Şubat 2018 / Sayı 144

Boat Show Özel Sayısı

YACHT



KAPAK KIZI

Deniz perisi

NERISSA

Bilgin Yachts'ın 48 metrelik son güzeli

İKİ HEDİYE BİRDEN

Fuar Rehberi Eki + Boat Show Eurasia DAVETİYESİ

İstanbul fuarlarında ilk kez sergilenecek

50 YENİ TEKNE

Gösterişten uzak denize sıfır bir yaşam!

ARZUM ONAN

YILIN YATLARI

Avrupa'nın en iyi yelkenlileri ve motoryatları seçildi

Emir Kunt

"Yata binmeyi Atatürk'ten öğrendik!"

MEGAYAT

Canavar lakaplı 58 metrelik dev yelkenli

NGONI

+

LUXURY ÖZEL BÖLÜMÜ

Modadan dekorasyona otomobilden konuta lükse dair her şey...

FİLİPİNLER'DEN BORNEO'YA

S/Y Storm Bird ile uzun yol

Fiyatı 13.00 TL (KKTC 16.50 TL)

ISSN 1306-4193





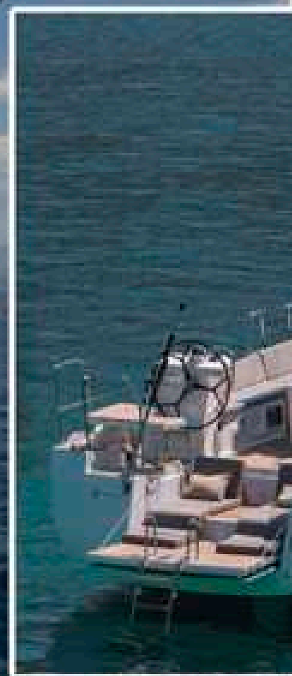


BOSS
HUGO BOSS

JEANNEAU 54

Signé Jeanneau

JEANNEAU 54





8 YILDA 24 REFIT,
30 KAPSAMLI BAKIM,
TOPLAMDA 180 TEKNEYE SERVİS

Mühendislerden oluşan kadrosu, alanında uzman ekipleri ve kendi atölyeleriyle Türkiye'de profesyonel olarak sadece refit hizmetine odaklanmış tek yat firması.

when she needs care

Boat show kenti İSTANBUL



Eyüp Özel
eozel@doganburda.com

On yıldan fazla bir süredir Şubat ayında İstanbul'da -karada- yat fuarı organize ediliyor. Her yıl Eylül ya da Ekim aylarında ise denizde bir boat show daha yapılıyor. Son birkaç yıldır da Mayıs-Haziran aylarında stoktaki sıfır teknelerin ve ikinci el modellerin sergilendiği fuarlar düzenleniyor. Yani nereden baksak, İstanbul'da bir yıl içerisinde en az üç boat show görüyoruz. "Fuarlar bölünüp küçülüyor, ziyaretçiler nereye gideceklerini şaşırıyor" söylemlerini bir tarafa bırakacak olursak; ülkemizde halen gelişme aşamasında olan yatçılığın ne kadar hareketli olduğunu görebiliriz. Arz için bu kadar çaba sarf edilmesinin, talebin yüksekliğinden kaynaklanmadığını düşünmek abes olur. Elbette tüm katılımcıların tek bir yerde toplandığı, ülke dışını kapsayarak, yabancı ziyaretçilerin de akın ettiği, Asya ile Avrupa'nın birleştiği bu coğrafyanın en büyük etkinliğinin İstanbul'da organize edilmesi fena olmazdı. Ama o günlerin de çok uzakta olmadığını söyleyebilirim. Çünkü Türkiye daha denizci bir toplum olma yolunda ilerlemeye devam ediyor.

Bu Şubat ise bizi iki fuar birden bekliyor. Ayın 10'u ile 18'i arasında Yeşilköy'de CNR Avrasya Boat Show 13'üncü kez kapılarını açarken; 17-25 Şubat arasında da Tuzla Viaport Marina'da Boat Show Eurasia, ilk kez, hem karada hem denizde ziyaretçilerini bekliyor olacak. Her iki organizasyonu da titizlikle inceleyerek Türkiye'de ilk kez göreceğiniz tekneleri ve marin aksesuarları eksiksiz bir şekilde derledik.

Fuara özel olarak hazırladığımız Şubat sayımızın kapağını ise bir Türk megayatı süslüyor: İstanbul merkezli Bilgin Yachts'ın geçen sonbaharda suya indirdiği, dünya prömiyerini Eylül ayında Monaco Yacht Show'da yaptığı 48 metrelik Nerissa... Bu arada tersane, Türkiye'de bir Türk üreticinin elinden çıkan en büyük yat olacak 80 metrelik Bilgin 263 modelini de tamamlamak üzere.

Bir başka başarılı Türk tersanesi, Bodrumlu Ege Yat'ın kurucusu, sektörün duayeni Sinan Özer de bu ay "Mavi Tutku" sayfalarımızın konuğu. Onlarca tekne suya indiren, ödüllü yatlara imza atan Özer'in keyifli röportajını okurken yat üretiminin de nereden nereye geldiğini göreceksiniz.

25 yıldır denizle, yelkenliyle iç içe bir yaşam süren, Türkiye'nin en güzel ve en zarif kadınlarından Arzum Onan ile de "Sevgilim" isimli teknelerinde buluştuk. İçinizi ısıtacak bir deniz tutkusu söyleşisi "Mavi Portre" sayfalarımızda sizi bekliyor...

Yazarlarımızın seyir günlüklerini yayınlamaya bu sayımızda da devam ediyoruz. Talat Kırış İyon Denizi yolunda, Korint'i geçiyor. Burcu Bostanoğlu Filipinler'den Borneo'ya dümen tutuyor. Tanıl Tuncel'in "bavuldaki yatçılık" SUP günlükleri yazısının son bölümü de bu sayımızda...

Elbette hepsi bu kadar değil. En yeni tekneler, yelken yarışları, yat camiasından son haberler ve ilginç söyleşilerle dolu dolu bir fuar özel sayısı ile karşınızdayız...

Keyifli okumalar...

BİZİ TAKİP EDİN...

 @yachtturkiye  YACHT_Türkiye  yachtturkiye.com  yachtturkiye

YACHT TÜRKİYE

DB

YAYINCI
Doğan Burda Dergi Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş.

İcra Kurulu Başkanı Cem M. Başar
Yayın Direktörü Murat Köksal
(Sorumlu Müdür) Yayın Yönetmeni Eyüp Özel
Yazı İşleri Müdürü Ayça Güçlüten
Görsel Yönetmen Murat Öksüz
Muhabir İrem Orhan

Ankara Temsilcisi Erdal İpekeşen
Tel: 0312 207 00 71-207 00 95

Katkıda Bulunanlar
Ali Boratav, Behzat Şahin, Burcu Bostanoğlu, Bünyamin Sürmeli, Cem Gürdeniz, Çiğdem Yurtsever, Deniz Kurt, Emir Kunt, Hakan Aygün, Melda Onbaşyan, Süha Umar, Tanıl Tuncel, Talat Kırış, Yeşim Pütgül, DB İmaj

Telefon 0212 410 34 48
Faks 0212 410 33 88
E-posta yachtturkiye@doganburda.com
Web www.yachtturkiye.com

YÖNETİM
Tüzel Kişi Temsilcisi Mehmet Rauf Ateş
Satış Direktörü Mehmet Taşkın
Finans Direktörü Didem Kurucu

Kurumsal İletişim Müdürü Seren Urun

REKLAM
Grup Başkanı Nisa Aslı Erten Çokça
Grup Başkan Yardımcısı Neslihan Can
Satış Koordinatörü Seda Erdoğan Dal
Satış Müdürü Altuğ Selçuk, İpek Tunalı
Reklam Teknik Ayfer Kaygun Buka
Tel: 0212 336 5362
Şaban Yazır
Tel: 0212 3365361

Rezervasyon Tel: 0212 336 53 00 - 57 - 59
Faks: 0212 336 53 92 - 93
Ankara Reklam Bölge Temsilcisi Sezinur Balıkçıoğlu
Tel: 0312 207 00 72-73
Hedef Sayfalar Tel: 0212 336 53 70
Faks: 0212 336 53 91
Bölgeler Reklam Satış Sorumlusu Dilek Ünlü
Tel: 0 212 336 53 72 - *dunlu@doganburda.com*

ULUSLARARASI REKLAM SATIŞ TEMSİLCİLERİMİZ
İtalya: **Mariolina Siclari**
T. +39 02. 91 32 34 66, mariolina.siclari@burda-vsg.it
Almanya: **Julia Mund**
T +49 89 92 50 31 97 Julia.Mund@burda.com
Michael Neuwirth
T. +49 89 9250 3629, michael.neuwirth@burda.com
Avusturya: **Christina Bresler**
T. +43 1 230 60 30 50, Christina.Bresler@burda.com
İsviçre: **Goran Vukota**
T. +41 44 81 02 146, goran.vukota@burda.com
Fransa/Lüksenburg: **Marion Badolle-Feick**
T. +33 1 72 71 25 24, marion.badolle-feick@burda.com
İngiltere/İrlanda: **Jeannine Soeldner**
T. +44 20 3440 5832, jeannine.soeldner@burda.com
ABD/Kanada/Meksika: **Salvatore Zammuto**
T. +1 212 884 48 24, salvatore.zammuto@burda.com

YÖNETİM YERİ
Trump Towers, Kule 2, Kat: 21-24 34387 Şişli, İSTANBUL
Tel: 0212 410 34 48 Faks: 0212 410 33 88
Dağıtım: DOĞAN DAĞITIM SATIŞ PAZARLAMA MATBAACILIK ÖDEME ARACILIK VE TAHSİLAT SİSTEMLERİ A.Ş.
Tel: 0212 449 63 63
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
FIPP üyesidir.

BASKI
Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık A.Ş.
Dudullu Organize San. Bölgesi 1.Cad. No:16 Ümraniye-İSTANBUL
Tel: 444 44 03 • Fax: (0216) 365 99 07-08 • www.bilnet.net.tr
Sertifika No: 31345i

DB Okur Hizmetleri Hattı Tel: 0212 478 0 300
okurhizmetleri@doganburda.com
DB Abone Hizmetleri Hattı
Tel: 0212 478 0 300 Faks: 0212 410 35 12-13
abone@doganburda.com - www.doganburda.com
(Pazar hariç her gün saat 09.00-22.00 arasında hizmet verilmektedir.)

İÇİNDEKİLER 02/2018

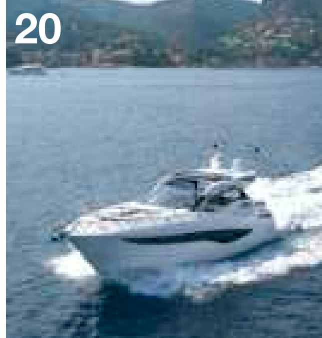
YACHT TÜRKİYE
ŞUBAT 2018 SAYI 144



Kapak kızı NERISSA
Fotoğraf BİLGİN YACHTS ARŞİVİ

66


78


20


36


38


39


54

İÇİNDEKİLER 02/2018









ALESTA

En yeni tekneler ve denizcilik dünyasından sıcak haberler...

Virtus lansmanı CNR Avrasya Boat Show'da

Türkiye'nin en köklü yat üreticilerinden ve Aquarius adlı teknesiyle dünyanın prestijli ödülleri toplayan Mengi Yay Yatçılık, 10-18 Şubat'ta yapılacak CNR Avrasya Boat Show'da yeni gözdesi VİRTUS 44'ü tanıtacak. Okyanus geçebilen ve sac-alüminyum olarak üretilen, agresif hatlarıyla dikkat çeken teknenin iç ve dış tasarımında İtalyan Paolo Dose, gövde mühendisliğinde ise Hollandalı Ginton Naval Architechts imzası var. RINA Unrestricted Charter Klas Sertifikalı VİRTUS 44; 25 metrekareden 44 metrekareye genişleyen beach club'ı, dört misafir kamarası, aydınlık ve her iki tarafından da açılabilen iki balkonlu salonu, fonksiyonel ve elit tasarımlı merdivenleri ile önümüzdeki yıl kendi kategorisindeki ödüllere aday olacak. Aralarında 500 GT altında, VİRTUS 44'ün de olduğu Mengi Yay tekneleri, fuar boyunca CNR Expo Yeşilköy'de tanıtılacak. www.mengiyay.com

Agresif hatlara sahip Virtus'un iç ve dış tasarımda Paolo Dose, mühendisliğinde Hollandalı Ginton Architechts imzası var.



40 OPEN SUNREEF DUBAİ YOLCUSU

Dünyaca ünlü katamaran markası Polonyalı Sunreef Yachts, yeni lüks günlük gezi teknesi 40 Open Sunreef Power'ı tamamlandı. Suya indirilerek testlere de tabii tutulan teknenin 27 Şubat-3 Mart tarihlerinde Dubai International Boat Show'da lansmanı yapılacak. Tamamen kişiselleştirilmiş bir katamaran olan 12,75 metre boyundaki 40 Open'da iyi donanımlı bir bar, son teknoloji ses sistemi ve büyük bir güneşlik dikkat çekiyor. Katamaranın gövdeleri geniş bir banyo ve temizlik odasına da alan sağlıyor. Açık pruva kısmı çift kişilik kamara olarak da kullanılabiliyor. www.sunreef-yachts.com

EN BÜYÜK PARDO GELİYOR

Deneyimli İtalyan tekne üreticisi Cantiere del Pardo tarafından 2016 yılında kurulan Pardo Yachts; inovasyon, kalite ve teknolojiyi temel alan tasarımlara imza atıyor. Performans ve hızın, lüks ve konforla birleştiği modellerin en yenisi ve en büyüğü olan Pardo 50, geçen ay tanıtıldı. 16, 25 metre boyundaki teknenin projesinde ve tasarımında Zuccheri Yacht Design imzası var. Yatın iç mekânlarında standart olarak kullanılan meşe yerine başka ağaç tipleri de talep edilebilir. Ayrıca opsiyonel olarak buz yapıcı veya kahve makinesi, koltuk altına buzdolabı ve elektrikli liftting sisteme sahip kokpit masası da sunuluyor.
www.atolyekazaz.com





ÜÇÜNCÜ NESİL GALEON SERİSİNE YENİ ÜYE

Galeon 485 HTS sportif dış profil ve lüks iç tasarımı ile modern bir tekne olarak üçüncü nesil serisine katıldı. IPS veya kuyruklu motor alternatifleri ve farklı iç tasarım seçenekleriyle sunulan 485 HTS, açık güverte modeliyle yüksek manevra kabiliyetine ve heyecan verici bir sürüşe odaklanıyor. 485 HTS'nin yerleşim planı, rahat ve ferah bir yaşam alanı sunmak için tasarlandı. Ana güvertede U şeklinde bir koltuk, wet-bar ve çift koltuklu bir kumanda mahalli yer alıyor. Havuzluk alanı, bir koltuk ve güneşlenme yatağı ile donatılmış ve bu bölüm istendiği takdirde kayan bir giriş kapısı ile salon kısmından ayrılabiliyor. Havuzlukta daha geniş bir U şeklindeki koltuktan yararlanmak için daha küçük bir garaj seçeneği sunuluyor. Modelin iki tarafındaki geniş yan yürüme yolları tekne önündeki ilave güneşlenme alanına kolay erişimi sağlıyor. Tekne sahibi bot, jet ski ve tüm su oyuncaklarını saklamak için büyük hidrolik garajın ve platformun avantajlarından faydalanabilir. Çeşitli ek donanımlar ve farklı iç tasarım seçenekleri ile 485 HTS zevke göre tasarlanabilecek özel bir model. www.denizyachting.com

Bavaria Yachts'ın amiral gemileri Düsseldorf'taydı

Alman yelkenli ve motoryat üreticisi Bavaria Yachts, Ocak ayında sekiz modelini dünyaya tanıttı. Tasarım, mühendislik ve konsept yönünden iddialı olan teknelerin 20-28 Ocak tarihlerinde Boot Düsseldorf'ta yapılan dünya prömiyerleri, markanın 2018'e güçlü bir başlangıç yaptığının da habercisi oldu. Podyuma ilk defa çıkan motoryat R55 Fly; dinamik hatları, şıklığı ve güçlü özellikleriyle öne çıkıyor. Bavaria'nın bugüne dek ürettiği en büyük motoryat olan teknenin iç tasarımında J&J Design imzası var. Geniş flybridge, yemek masası da olan ferah bir oturma grubunu ve wet-bar'ı kapsıyor. Performansa dair de en yüksek hızın 34 knot'a ulaştığı belirtiliyor. Prömiyeri yapılan yelkenli teknelerden biri ise C65. Şimdiye dek Bavaria tarafından üretilen en büyük yelkenli tekne olması nedeniyle filonun amiral gemisi olarak lanse edilen model, ilk bakışta net ve zarif gövde hatlarıyla cezbediyor. Güverte için yapılan yerleşim planındaki düzen de denizcilerin hoşuna gidecek bir yaklaşım olarak kendini gösteriyor. Her biri kendi masasına sahip iki geniş oturma alanı, konukların hem kokpitte hem de deniz kenarında iyi vakit geçirmeleri için düzenlenmiş. Kıç taraftaki hayli geniş havuzluk ve jet tender ile diğer su oyuncakları için de yeterli alanı sunan dingi garajı C65'in ayrıcalıklarından bazıları. Teknenin donanımları, dinamik tasarımındaki vurgular sportif ve şık kimliğini bu şekilde ortaya koyuyor. C65, üç veya dört kamaralı olmak üzere iki yerleşim opsiyonuyla sunuluyor.
www.gena-yacht.com


C65


R55FLY

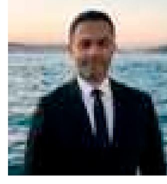

Miss Lily


Meira

Süperyatlar Marin Base filosunda

Türk ve Avrupa yatçılığında sadece özel kullanımda olan (private) teknelere ve yatlara hizmet veren sayılı firmalardan birisi olan Marin Base'in yat yönetim hizmetleri sunduğu filoya yeni süperyatlar katıldı. Eski ismi Zazou olan, 2014 Benetti yapımı, 40 metre boyundaki M/Y MISS LILY ve Bodrum Neta Marine Tersanesi yapımı, Nisan 2018'de denize indirilecek olan 55 metrelik M/S MEIRA, Marin Base filosunda. M/Y MISS LILY, firmanın filosunda bulunan Avrupa merkezli ikinci tekne olma özelliğine sahip. www.marinbase.com.tr

NUMARINE'E YENİ SATIŞ VE PAZARLAMA DİREKTÖRÜ



Uluslararası operasyonlarda 20, denizcilik endüstrisinde ise 17 yılı aşkın süredir çalışan Orhun Şentürk, Numarine'de Satış ve Pazarlama Direktörü olarak göreve başladı. Sektörün yakından tanıdığı bir isim olan Şentürk, Numarine'den önce uzun yıllar Burla Makine Ticareti ve Yatırım A.Ş Marine Departmanı'nda Yamaha Marine ve Brig ürünlerinin pazarlama ve satış müdürlüğünü yapmıştı. Orhun Şentürk, Deniz Endüstrisini ve Denizciliği Geliştirme Derneği'nin (DENTUR) genel sekreterliğini de yürütüyor.
www.numarine.com

MAJESTY'NİN ALMANYA PRÖMİYERİ

Lüks yat üreticisi Gulf Craft, geçen yıl boyunca dünyanın en büyük fuarlarında başarılı lansmanlar düzenledi. 2018'in ilk lansmanını yapmak için ise Boot Düsseldorf'u seçti ve deneyimli satış ortağı Drettmann Yachts ile birlikte son modeli Majesty 100'ü sektörün profesyonellerine, seçkin ve seçici müşteri adaylarına tanıttı. Usta işçilik ve ileri mühendislik ürünü yat, daha önce de Cannes Yachting Festival ve Monaco Yacht Show'da sergilenmişti. Lüks seyir deneyimim için tasarlanan Majesty 100, markanın süperyat koleksiyonunda konuklara panoramik manzarayı kesintisiz yaşatmak için kısmen kapalı flybridge'i olan ilk model. Geniş iç ve dış eğlence alanlarına sahip yat, 12 misafir ağırlayabiliyor. Avrupa charter pazarı için de cazip bir seçenek olan Majesty 100, iki adet 1900 beygir motoruyla 23 knot'a kadar hız yapabiliyor.
www.bcmarin.com







Momenta Yachts Atölye Kazaz güvencesiyle satılacak

İntekmar, 2012 yılında otomotiv alanındaki ileri üretim teknolojisini marin sektörüne taşıyarak Momenta markası altında motoryat yapımına başlamıştı. 2013'te serinin ilk modeli Momenta 36 HT denize indirildi, ardından da seri üretime geçildi. 2018 yılı başında Momenta Yachts adıyla üretilecek modellerin satış ve pazarlaması Atölye Kazaz'a teslim edildi. Atölye Kazaz Kurucusu Ercan Kazaz "2017 yılında almış olduğumuz bir karar ile marin dünyasına adım attık. Çeşitli yabancı markaların temsilciliklerini yapıyoruz ama bir Türk markası olan Momenta Yachts'ın bizimle güç birliği yapmış olması bizleri çok heyecanlandırıyor" dedi. Momenta Yachts, 10-18 Subat 2018 tarihlerinde CNR Avrasya Boat Show'da Hall 1 A-05 no'lu standta sergilenecek. www.atolyekazaz.com



PORTONOVI MARİNA'NIN YENİ İŞLETMECİSİ D-MARİN

D-Marin, Adriyatik'i keşfetmek isteyen tekne ve süperyatlara ev sahipliği yapmak amacıyla kurulan Karadağ'daki Portonovi Marina'nın işletmeciliğini Ocak 2018'den itibaren üstlendi. Portonovi Resort kapsamında yer alan ve 238 bağlama kapasitesi olan marina, 120 metrekareye kadar teknelere hizmet verebiliyor. www.d-marin.com

26 METRELİK CONTEST'TE SONA GELİNDİ



Hollandalı Contest Yachts, 26 metrelik yeni amiral gemisi Contest 85CS'in 2018 lansman tarihinin yaklaştığını Boot Düsseldorf'ta duyurdu. Firma yetkilileri yatın mühendislik ve montaj aşamalarında ilerlediklerini, her şeyin yolunda gittiğini belirtti. Üst seviyede konfora sahip bir yelkenli olarak tasarlanan 85CS'in gövde çizimleri de kamuoyu ile paylaşıldı. Judel / Vrolijk ve Wetzels Brown Partners gibi tanınmış mimarlar ve dizaynırlar çağdaş denizcilik tasarımının en iyi özelliklerini Contest 85CS'te bir araya getirmek için çalışıyor. www.hnfyachting.com



GELENEKSELİN DIŞINDA

Overblue 52'nün dünya prömiyeri Ocak'ta Boot Düsseldorf'ta gerçekleşti. Konforlu, ferah, özgün ve dayanıklı modelde, power katamaran ve modern gezi teknesi özellikleri bir arada bulunuyor. İç ve dış tasarımında da bu ilginç kombinasyon kendini gösteriyor. 15 metre boyundaki 52'nin iç alanlarındaki hacim ve bir süperyatınkiyle kıyaslanabilecek nitelikteki kişiselleştirilmiş flybridge'i gezi teknesi kimliğinin; manevra kabiliyeti, sağlamlığı, seyir hızı, demirleme konforu ve motor özellikleri ise power katamaran yönünün sağlamasını yapıyor. Az bakım masrafıyla ekonomik de olan Overblue 52, üç farklı yerleşim planıyla sunuluyor. www.karina.com.tr

PALMARİNA BODRUM'A 2018 GOLD ANCHOR ÖDÜLÜ

Türkiye'nin ilk yüksek kapasiteli megayat marinası olan Palmarina Bodrum, inovatif çalışmaları nedeniyle The Yacht Harbour Association (İngiliz Yat ve Liman İşletmecileri Birliği) tarafından Gold Anchor (Altın Çıpa) Süper Yat Marinası kategorisinde ödüle layık görüldü. Her yıl dünyanın en iyi marinalarına verilen ödülü, Londra Boat Show 2018'de düzenlenen törende Palmarina Bodrum adına Marina Genel Müdürü Akbulut Kahraman aldı. Altın Çıpa ödülü, Avrupa Yat Limanları Birliği tarafından seçilen gizli müşterilerin dünya çapındaki marinaları denetleyerek, kalite standartlarını ölçümlemesi sonucu veriliyor. www.palmarina.com.tr



YACHT TÜRKİYE YAZARLARI MODA DENİZ KULÜBÜ'NDE BULUŞTU

Yıllar içinde gelenekselleşen Yacht Türkiye Yazarlar Yemeği'ne bu sene 11 Ocak'ta Moda Deniz Kulübü'nde yapıldı. Doğan Burda Grubu CEO'su Cem Başar, Yayın Direktörü Murat Köksal ve Yayın Yönetmeni Eyüp Özel'in konukları ağırladığı keyifli yemeğe dergi yazarlarından Ali Boratav, Behzat Şahin, Bünyamin Sürmeli, Emir Kunt, Hakan Aygün, Ruhat Ataözden, Süha Umar ve Yeşim Pütgül katıldı.



KRM YACHT'A 300 TONLUK TRAVEL LİFT

KRM Yacht, hizmet verdiği Viaport Marina'da kullanılmak üzere 300 tonluk travel lift siparişini geçen yılın Aralık ayında verdi. Marka seçimi ise Türkiye'de birçok tersane ve marinada ürünleri bulunan ve iyi bir servis ekibi bulunan İtalyan Cimolai oldu. Mart ayı içinde teslim edilecek olan lift, kurulum ve deneme süreçlerinden sonra Nisan'da kullanılmaya başlanacak. Türkiye'de sadece refit hizmetine odaklanan ilk firma olan KRM Yacht'ın Kurucusu Kerem Başer, bu tonajdaki bir liftin kendi refit projeleri için büyük gereksinim olduğunu ve marinayla anlaşarak ortak bir kullanım planıyla daha büyük teknelerin refit işlemlerinin Türk yat sektörünün kalbi olan Tuzla'da yapılabilmesi için büyük bir adım olduğunu belirtti . www.krmyacht.com



DERGİMİZİN MUTLU GÜNÜ

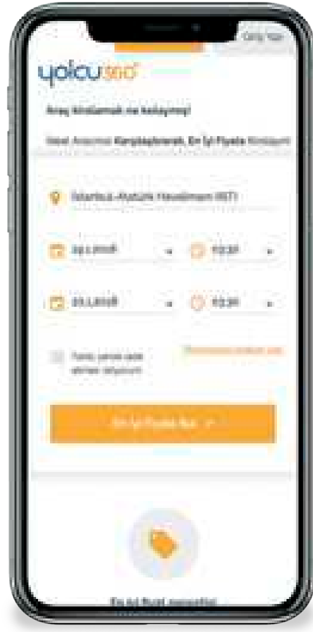
"Megayat Mutfakları" sayfalarımızın yazarı Deniz Kurt, geçen ay New York'ta ünlü caz sanatçısı Kerem Görsev ile evlendi. Çifte mutluluklar diliyoruz...

KOÇ ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FORUMU'NUN 11. ÇALIŞTAYI YAPILDI

Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu (KÜDENFOR), düzenlediği panel serisinin 11.'si olan "Deniz Ticaret Gemilerinde Geleceğin Teknolojileri" başlıklı çalıştaya Teknopark/İstanbul Konferans Salonu'nda ev sahipliği yaptı. Çalıştayda, geleceğin deniz ticaret gemileri ve geleceğe ilişkin teknolojik beklentileri için 19 bildiri sunuldu. kudenfor.ku.edu.tr



ARAÇ KİRALAMA FİRMALARI TEK ADRESTE



Birçok araç kiralama firmasını tüketiciyle buluşturan Yolcu 360, güvenle araç kiralayıp dokuz taksitle ödeme seçeneği sunan bir uygulama. Firmalar doğru kanaldan tüketicilerine ulaşma hedeflerini, tüketiciler ise doğru fiyattan ve pratik şekilde günlük kiralık araç ihtiyaçlarını bu platform sayesinde karşılayabiliyorlar. Fiyat, marka, model ve araç özelliklerini kıyaslama olanağı da sunan Yolcu 360, internet sitesinden veya iOS ve Android mağazalarından indirilebiliyor. www.yolcu360.com



YUNAN ADALARI TURLARINDA ERKEN REZERVASYON FIRSATI

Celestyal Cruises, 2018 tur programıyla birlikte erken rezervasyon kampanyasını duyurdu. 3, 4 ve 7 gecelik her şey dahil Yunan Adaları turlarında erken rezervasyon oranları gemi, kabin ve depar tarihi seçeneklerine göre yüzde 45'e kadar varıyor. Turların fiyatları 249 Euro'dan başlıyor. Celestyal, 2017 yılında gemileri Türkiye limanlarına 120 kez ve en çok uğrayan cruise şirketi olmuştu. Firma, 2018 yılında da 35 bin Türk yolcu hedeflediğini açıkladı. www.celestyalcruises.com.tr


Leipzig Quartet

KLASİK MÜZİK SEVERLERİN FESTİVALİ BAŞLIYOR

Opus Amadeus Oda Müziği Festivali, 19 Şubat-26 Mart arasında İstanbul'da farklı noktalarda düzenleniyor. Festival kapsamında sanatçı ve gruplarla 11 ayrı etkinlik yapılacak. Leipzig Quartet, Ars Trio di Roma, Ombre et Soleil, La Sfera Armoniosa ve Johannette Zomer, Rezonans, Philia Trio, Quarter Bassoon Ensemble, Duo SeRa ve CSO Cello Quartet İstanbul'un birbirinden özel mekânlarında sahne alacak isimler. Artisan Organizasyon tarafından düzenlenen festivalin biletleri Biletix'te satışa sunuldu. www.opusamadeus.com



LUJO HOTEL BODRUM NİSAN 2018'DE AÇILIYOR

Bodrum Güvercinlik Koyu'nda 90 bin dönüm üzerine kurulan Lujo Hotel, Nisan 2018 itibarıyla misafirlerini ağırlamaya hazırlanıyor. Bodrum Havaalanı'na 15 km uzaklıkta yer alan Lujo, her şey dahil À La Carte konsepti ve "Art&Joy" teması ile farklı bir tatil beklentisine sahip Bodrum tutkunlarını 15 farklı ve birbirinden konforlu oda seçeneği ile karşılayacak. En küçüğü 45 metrekare genişliğinde olan oda ve süitlerde sanatsal bir tasarım anlayışı hâkim. Otelde, Mayıs ve Haziran ayları düşünülerek planlanmış ısıtmalı havuzlar, çocuklar ve çocuk ruhlular için su parkı ve 1-13 yaş arası çocuklara eğlenceli ve eğitici aktiviteler sunan Kids Landing hizmetleri gibi birbirinden özel lüks alanlar bulunuyor. Otele ait 1 km uzunluğunda beyaz kum plajı, 6 havuz seçeneği, deniz manzaralı 7 farklı gurme restoranı ve yıllanmış viskilerin sunulduğu Pablo Esco Bar da dahil olmak üzere 10 ayrı konseptte bar Lujo'nun konuklarını bekleyen ayrıcalıklı hizmetlerden bazıları. www.lujohotel.com

SEM PARKE KOLEKSİYONLARI GENİŞLİYOR

Mega konut projelerinde, lüks otellerde ve seçkin sitelerde tercih edilen SEM Parke, konforlu ve kaliteli ürünlerden oluşan yelpazesini genişletiyor. Her zevke ve tarza hitap edebilen parke modellerini London My Life, Live In New York, Milano Style, Firenze Style, Emotions&Colors, Harmony&Nature gibi isimler taşıyan, toplamda 11 koleksiyonda sunuyor. Özellikle yüzey çalışmalarında başarılı ve iddialı bir marka olan Mardegan Legno da firmanın koleksiyonları arasında katıldı. www.semparke.com



TÜDAV Denizler Raporu 2017 açıklandı

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı'nın (TÜDAV) kuruluşunun 20. yılında, 8 Ocak'ta bir basın toplantısında, sunumunu gerçekleştirdiği TÜDAV Türkiye Denizleri Raporu 2017 coğrafyamızı ve doğamızı bekleyen tehlikelere karşı önemli uyarılarda bulunuyor. İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi, TÜDAV Kurucu Başkanı Prof. Dr. Bayram Öztürk toplantıda rapordaki en kritik verilere ve tespitlere dikkatleri çekti.

TÜDAV; Türkiye denizlerinin bütün dünya deniz ve okyanusları gibi kirlenme, iklim değişikliği, yabancı türler, aşırı ve yasadışı balıkçılık konularında zorlu bir sınavla karşı karşıya olduğuna raporda şu şekilde yer veriyor: "Denizler sadece gıda kaynağı değil aynı zamanda suyu, çevresinin güneşi, rüzgârı, dip çamuru ve kıyı kumuyla (Thalassoterapi) büyük bir sıhhat kaynağıdır. Ancak bunun için milyonlarca yılda meydana gelen bu eşsiz tabiatın korunması ve temiz kalması gerekmektedir. Bu aynı zamanda gelecek kuşaklara bırakılacak bir miras ve haktır. Aşırı ve bilinçsiz avcılığın yanı sıra çevresel felaketler nedeniyle balık stokları devamlı azalmaktadır. Hatta birçok tür yok olma tehlikesi altındadır. Dünya Okyanus ve denizlerinde avlanan balık miktarı istikrarlı bir şekilde düşüyor. 2007'den 2015'e yaşanan düşüş ise yüzde 32'dir. Ülkemizde yaşanan balık avcılığının aşırı olarak yapılması ve balık kaynaklarının yönetilmesi sırasında ortaya çıkan zafiyetler sonucu, deniz balıkçılığı büyümesini kaybetmiş ve sektör ciddi bir krizle karşı karşıya kalmıştır."

Uluslararası İklim Değişimi Paneli'nin (IPCC) açıkladığı verileri de içeren rapor, denizlerimizde her yıl yüzde 20 oranında artan plastiklerin azaltılması için öncelikle plastik atıkların yerinde ayrılmaları için çaba harcamak gerektiğinin altını çiziyor ve denizlerimize atılan plastiklerin miktarını azaltmanın şart olduğunu belirtiyor. TÜDAV'ın raporu deniz araştırmalarının ve deniz kültürünün önemini vurgularken, bilimsel deniz araştırmalarına önem vermeyen ve bu nedenle denizlerini tanımayan ülkenin denizden yararlanamayacağını anlatıyor. Türk ulusunun hâlâ denizlerle tam olarak bağını kuramamış, nimetlerinden yeterince yararlanamamış olmasının, milli ekonomisine katma değer yaratmada zorlanmasının ve bunda geç kalınmasının sakıncalarına da raporda değiniliyor.

TÜDAV raporunda denizlerimize ilişkin Ege Denizi'nde kıta sahanlığı, karasuları, FIR hattı, egemenliği tartışmalı ada ve adacıkları içeren Ege denizi sorunu gibi bazı önemli uluslararası sorunlara da değiniliyor. Raporda Türkiye'nin ilk kez 2016 yılında 13 kişilik araştırma ekibiyle 29 Mart 2016 tarihinde Antarktika seferini gerçekleştirdiği, 2017 yılında ise TÜDAV'ın desteğinin sürdüğü anlatılıyor. Vakfın desteğe devam edeceği ayrıca belirtiliyor.

"Dünya Deniz ve Okyanusları", "Türkiye Denizleri, Deniz Bilimleri", "Balıkçılık ve Mavi Büyüme", "Deniz Koruma Alanları", " İklim Değişikliği ve Türkiye Denizlerine Etkisi", "Arktik Bölge" ve "Antarktika" raporda yer alan başlıklardan bazıları.

Farklı disiplinlerden altı uzmanın hazırladığı 45 sayfalık raporla ilgili daha fazla bilgi için www.tudav.org sitesi ziyaret edilebilir.

TÜDAV raporunu Prof. Dr. Bayram Öztürk basın ile paylaştı (altta).





3 DECK MAJESTY 110
Türkiye'ye geliyor...

Majesty 110, 34 metrelik bir yatta üç güverte ve altı kamaralı yerleşim olabileceğini gösteren, bunu talep eden kitle için üretime odaklanan Gulf Craft Tersanesi'nin flybridge motoryat koleksiyonunda yer alan benzersiz bir süperyat. Majesty 110, sahibine ve konuklarına ferah iç mekânlar ve kusursuz açık hava eğlence donanımları sunmak üzere tasarlandı. Özgür bir yaşam tarzı sunan yatın geniş yaşam alanlarında 14 misafir ağırlanıyor ve beş mürettebat çalışabiliyor.

Majesty 110, Birleşik Arap Emirlikleri kökenli üretici Gulf Craft'ın kalite, tasarım ve teknolojide ulaştığı üst seviyeyi ortaya koyuyor. Pazarın en büyüklerinden biri olarak süperyat üretiminde ilk 10'da olmanın gururunu taşıyan Gulf Craft, 35 yıllık geçmişinde küçük balıkçı teknelerinden dünyanın en büyük süperyatlarına uzanan bir yelpazede 9 binin üzerinde üretime imza atmış bir tersane.

Pazardaki üç güverteli en küçük süperyatlardan biri olarak etkileyici genişlikteki alanlarıyla öne çıkan bu 34 metrelik yatın sahibine rafine bir stil sunulurken, kendisini yepyeni özellikler ve avantajlar bekliyor. Oldukça sade çizgilere ve yalın bir profile sahip olan Majesty 110'un en büyük avantajlarından biri de 10 knot hızda sadece 75 litre yakıt tüketmesi.

Mermerin süperyatın tüm kamaralarında cömertçe kullanımı, bazı bölümlerde de cilalanmış paslanmaz çelik, her bölümde okaliptüs kaplama, zeminlerde beyaz meşe ile tamamlanmış olması kusursuz bir kombinasyon yaratıyor. En yeni teknoloji navigasyon donanımının yer aldığı yatın ses sistemi tercihi de Bang&Olufsen'den yana kullanıldı.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Tam boy 34.40 m	**Yakıt kapasitesi** 16,770 lt	**İletişim** B&C MARINE
Genişlik 7,10 m	**Jeneratör** 2 x 55 kW, 50 Hz	www.bcmarin.com
Su çekimi 1,67 m	**Motor** 2 x MAN 1.900 hp	www.majesty-yachts.com
Deplasman Yaklaşık 150 t	**Kamara** 6 kamara (14 misafir)	

Majesty 110
Tuzla Boat Show'da
17 - 25 Şubat 2018
Hall 1, A-10





ÇARŞI

Tekne malzemeleri ve aksesuarları...

10-18 Şubat tarihlerinde CNR EXPO Yeşilköy'de düzenlenecek 13. Uluslararası Deniz Araçları, Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı CNR Avrasya Boat Show'da sergilenecek marin ürünlerden seçtiklerimiz...

Hazırlayan İREM ORHAN irem@doganburda.com

SALON 4-A06

Dıştan takma motorlarda bir ilk

Suzuki, yeni DF 350A serisi ile marin dünyasında dıştan takma deniz motorunu yeniden yaratıyor. Bu yeni model, dıştan takma deniz motoru sektöründe ilk kez kullanılan "ters dönüşlü çift pervane sistemi" sayesinde denizcilere, yüksek performans ve daha konforlu seyirler sunuyor. Bununla birlikte, sahip olduğu yüksek sıkıştırma oranı ve çift enjektör uygulaması ile kullanıcısına yüksek performasın yanı sıra daha düşük yakıt tüketimi sağlıyor. Fiyatı belirtilmedi.

www.marine.suzuki.com.tr

Yeni nesil akıllı hidrofor

SALON 6-F06

Klasik hidrofor sistemlerinde yaşanılan temel sıkıntıları göz önünde bulunduran Spx Johnson Pump markası yeni Flowmaster hidroforlarla, rahatsız edici ses ve titreşimleri minimize ediyor. Ekstra basınç tankına ihtiyaç duyulmadan küçük alanlara bile monte edilebilen yüksek kapasiteli hidrofor, tesisat içindeki debiye göre ihtiyaç olan miktar kadar suyu değişken devirli motoru sayesinde pompalayarak sitemi besliyor. Hidroforun satış fiyatı 321 Euro artı KDV. www.vikingmalzeme.com

90 kat daha hızlı soğutma

Klasik buzdolabı ve soğutuculara oranla içecekleri çok daha kısa bir sürede soğutmak için tasarlanmış yenilikçi ve hızlı Icywave, tamamen doğal yöntemlerle dakikalar içinde soğutma yapıyor. Tüketici tercihlerini karşılamak için üretilmiş iki farklı modeli bulunan bu inovatif ürün; tekneler, oteller, restoranlar ve organizasyon alanları ile evlerde de kullanmaya elverişli. Hafif ve taşınabilir özelliğiyle öne çıkan ve mikrodalganın soğutucu versiyonu olarak da nitelenen Icywave'nin fiyatı 1.250 Euro artı KDV.

www.eastmarine.com.tr

SALON 6-E03



Çevre dostu su yapıcı

Schenker Watermakers markasının geleneksel su yapıcılara göre enerji sarfiyatı çok düşük ve sessizliği ile dikkat çeken ürünü Modular 300, çevre dostu özellikleriyle dikkat çekiyor. 300 litre kapasiteli ve full otomatik fonksiyonlu ürün için belirtilen fuar özel fiyatı ise 17.400 Euro artı KDV.

SALON 7-B10

www.eltesanmobil.com.tr



Dünyanın en kolay balık bulucusu

Basit menü düzeniyle, temel özelliklere kolaylıkla ulaşmaya olanak sağlayan Lowrance Hook2 balık bulucu; Autotuning (Otomatik Ayar) sonarıyla ayarlama yapma zorunluluğunu ortadan kaldırarak balık tutmayı kolaylaştırıyor. Temel özelliklere tek dokunuşla erişilebilen optimize edilmiş tuş takımı ve kolay menü kullanımıyla Lowrance balık bulucu fuara özel 128 Euro artı KDV olarak satışa sunuluyor.

www.promar.com.tr

SALON 6-F02





10-11 ŞUBAT
CFM BAYK KIŞ TROFESİ
Bodrum Açıkdeniz Yelken Kulübü tarafından bu yıl 17. kez düzenlenen CFM BAYK Kış Trofesi'nin ikinci ayağı koşuluyor.
www.bayk.org

15-19 ŞUBAT
MIAMI INTERNATIONAL BOAT SHOW
Önceki yıllarda Miami Beach Convention Center'da düzenlenen, fakat son iki yıldır Miami Marine Stadium Park & Basin'de gerçekleşen boat show, bu yıl yine aynı adreste deniz tutkunlarına kapılarını açacak.
www.miamiboatshow.com

17-25 ŞUBAT
BOAT SHOW EURASIA
Tuzla Viaport Marina'daki boat show hem karada hem denizde gerçekleşiyor. Fuarda 250'den fazla tekne sergilenecek ve özel etkinlikler renk katacak.
www.boatshoweurasia.com.tr



10-18 ŞUBAT
NEW ENGLAND BOAT SHOW
ABD'nin kuzeydoğusunda New England bölgesinin en büyük kenti Boston'da düzenlenen New England Boat Show, bu sene de sekiz gün boyunca deniz tutkunlarıyla marin dünyasını bir araya getirecek.
www.newenglandboatshow.com



10-18 ŞUBAT
CNR AVRASYA BOAT SHOW
Karada yapılan tekne ve yat fuarı CNR Avrasya Boat Show, bu yıl da CNR Expo Yeşilköy'de deniz tutkunlarını ve denizcilik sektörünü bir araya getiriyor.
www.cnravrasyaboatshow.com

17-18 ŞUBAT
EAYK KIŞ TROFESİ
Ege Açıkdeniz Yat Kulübü'nün düzenlediği Kış Trofesi'nin ikinci ayağı Çeşme parkurunda koşuluyor.
www.eayk.org

RÜZGÂR TAKVİMİ

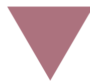
1 Şubat Hamsili Fırtınası (3 Gün)
4 Şubat Fırtına (3 Gün)
10 Şubat Fırtına (3 Gün)
13 Şubat Fırtına
20 Şubat 1. Cemrenin düşmesi (havaya)
23 Şubat Fırtına (2 Gün)
27 Şubat 2. Cemrenin düşmesi (suya)



LUXURY

Kalitenin cazibesi

Özgün tasarım yaklaşımları, kusursuz işçilik, rafine çizgiler, zekice gerçekle buluşturulan yaratıcılık ve üst sınırlarda gezinen kalitenin bir araya geldiği lüks markalar dünyasından kış, konfor ve elbette deniz odaklı bir seçki hazırladık...



Hazırlayan MELDA ONBAŞYAN meldaonb@gmail.com

Isıyı yükseltin!

Kalıplar ardına sıkışmış giyim tarzını bir kenara bırakın, lüks seçimlerle kendi gustonuzu ve hikâyenizi yaratarak stilinizi renkli detaylarla güncelleyin. Sıcaklığı artırmak için sezonun "arzu nesnesi" kaşmir kazakları da listenize eklemeyi unutmayın.

Evrak çantası 2.850 TL, **Longchamp**.



Yün kravat, **Loro Piana**.





Yün kaban 7.495 TL, **Burberry**.



Sweater kaşmir ve kürklü kaban 12.000 Euro, **Loro Piana**.



Yün takım 2.280 Euro, **Loro Piana**.

Takım elbise 975 TL, **W Collection**.





Kravat 690 TL, **Gucci**.



Dana derisi kemer 550 Euro, **Loro Piana**.

Yün şal 387 TL, **Brooks Brothers**.



Yün pantolon 1.220 Dolar, **Tom Ford**.



Parfüm 1.450 TL, **Tom Ford**.



Gri yün ceket 895 TL, **W Collection**.

Ayakkabı 2.480 TL, **Prada**.





Sail Racing marka mont 2.950 TL, **Vakkorama**.



Polar 559,90 TL, **Columbia**.



Bomber mont 3.950 TL, **Burberry**.



Yün kazak 2.630 TL, **Gucci**.



Gömlek 295 TL, **Vakkorama**.



Polo yaka saf kaşmir kazak 799 TL, **Hemington**.





Gömlek 357 TL, **Brooks Brothers**.

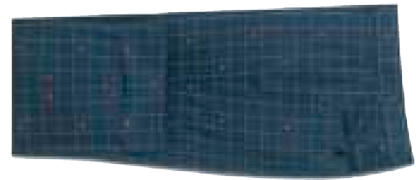


McQueen yün hırka 9.600 TL, **Tom Ford**.



Flanel yünlü gömlek 1.975 TL, **Burberry**.





Yün takım elbise 9.750 TL, **Gucci**.



Valentino marka ayakkabı 2.645 TL, **Beymen**.



Gömlek 560 Dolar, **Tom Ford**.

Hazırlayan MELDA ONBAŞYAN meldaonb@gmail.com

2018 saat trendleri

Dinamizmini asla kaybetmeyen saat, yeni yılda yenilikleri ile geldi. İsviçre'de düzenlenen dünyanın en büyük saat fuarı Salon International de la Haute Horlogerie (SIHH)'de 2018'in saat trendleri de açıklandı. Limitli sayıda üretilen en yeni ve lüks modelleri sizin için seçtik.



Geçmişe saygı duruşu
Kadran tasarımında klasik otomobil göstergelerinden ilham alınan Jaeger LeCoultre Polaris Cronograph WT; paslanmaz çelik ve18K pembe altın kasa opsiyonlarıyla sunuluyor. 100 metreye kadar su geçirmeyen, dünya saati göstergesi ve kronograf işlevlerine sahip modelin güç rezervi 65 saat.
jaeger-lecoultre.com



Yarışçı ruhu
Montblanc Time Walker Rally Timer, yarışçı ruhunu tasarımında hissettiren, 100 adet üretilmiş bir model. Fonksiyonel saat; cep, kol saati ve gösterge paneli olarak da kullanılabilecek. 50 mm çapında hafif titanyum kasası ve mekanizmasıyla 50 saat güç rezervine sahip.
montblanc.com



Dünyanın en ince saati
Piaget, SIHH 2018'de 41 mm'lik kasa çapıyla dünyanın en ince mekanik saati olan Altiplana Ultimate Concept'i sundu. Aşırı inceliği korumak ve dayanıklılığı artırmak amacıyla kobalt alaşımdan üretilen saatin kristal camı 0.2 mm, timsah derisi kayışı 1.1 mm kalınlığında.
piaget.com



İlham kaynağı güverte
Omega Seamaster Aqua Terra modelinin en belirgin özelliklerinden biri, lüks yatların güvertelerinden esinlenerek modellenen tik konseptli kadran. 38 mm saf paslanmaz çelik kasalı modeli, koyu mavi kadranı ve rodyum kaplama göstergeleriyle simetriyi öne çıkarıyor.
omega.com



38 mm'lik ilk model
Panerai, SIHH 2018'de tarihindeki en ince ilk model olan 38 mm çaplı Luminor Due 3 Days Automatic serisinin yeni üyesini tanıttı. Küçük saniyeler sayacı ve bu koleksiyonda ilk kez kullanılan tarih penceresiyle kadran tasarımı, 1930'lardan beri markanın temel özelliği olan okunabilirlik özelliğine sahip.
panerai.com



150. yıl jübilesi
IWC Schaffhausen'ın 150 yıllık hikâyesinin kilit taşları olan 14 efsanevi model 150. Yıl Jubilee Koleksiyonu'yla yeniden hayata dönüyor. Jubilee Koleksiyonu; Portugieser, Portofino, Pilot's Watches ve Da Vinci modellerinin sınırlı sayıda üretilmiş yeni versiyonlarını sunuyor. Her modelden sadece 15'er adet üretilecek.
iwc.com

Hazırlayan MELDA ONBAŞYAN meldaonb@gmail.com

Lüks kurgular

Sizce lüks bir yaşam alanı nasıl olmalı? Pahalı mı, konforlu mu, şık mı? Yeni lüks kavramında, kişiselleştirilmiş bir stilde kendi konfor alanını kurgulayabilmek ve her dönemde zarafetini şık bir şekilde sergileyecek tasarımlara yatırım yapma eğilimi öne çıkıyor.



Missoni Home marka nevresim takımı 6.150 TL, **Beymen Home**.



Kitaplar, **Assouline**.



Baharat seti 760 TL, **Vakko Home.**



Ralph Lauren marka tepsi 3.793 TL, içki şişesi 2.805 TL, çerezlik 1246 TL, bardaklar 799 TL, **Beymen Home**.

Anvogg marka kürk throw 7.231 TL, **Beymen Home.**





Etro Home marka yastık 1,515 TL, **Beymen Home**.

Missoni Home marka puf 6.045 TL, **Beymen Home**.



Gubi marka bar sandalyesi 579 Euro, **Diseno**.



Pip Studio çay demliği 595 TL, **Beymen Home**.





Clem sandalye, **Visionnaire**.

Poliform marka **Jean Marie Massaud** tasarımı Ilda sehpa, **İtaldeko**.





Longhi marka Manfred masa ve sandalyeler, **Sem Collections**.







Cassina marka Patricia Urquiola tasarımı Beam kanepe, **Mozaik.**





Piuma yatak, **Natuzzi**.

Kaşmir yastık 475 TL,
Vakko Home.



Tepsi 179,95 TL,
Zara Home.



Rumi kahve fincanı 375 TL,
Vakko Home.



Buz kovası 590 TL,
Da Paola.



Tom Dixon marka Boucle Family yastık 70 Euro, **Haaz**.



Pierre Loti havlu seti, **Haremlique**.





Bornoz, **Haremlique**.

Sırça marka el yapımı abajur 3.700 TL, **Beymen Home**.





Poliform marka **Rodolfo Dordoni** tasarımı Guest sandalye, **İtaldeko**.



Poltrona Frau marka Neri&Hu tasarımı Ren konsol-masa, **BMS**.



Ralph Lauren marka karaf 5.044 TL, **Beymen Home**.



Şamdan 2.200 TL,
Assouline.



Charles&Ray Eames tasarımı lounge koltuk ve puf, **Mozaik**.

Arketipo marka Jupiter koltuk, **Statü Mobilya.**

Poliform marka **Carlo Colombo** tasarımı Dune kanepe, **İtaldeko**.



Minotti marka Rodolfo Dordoni tasarımı Aeron sehpalar, **Moda Bagno**.



TEKNOLOJİ

Hazırlayan İREM ORHAN irem@doganburda.com

Akıllı drone ▶

Ön tarafta bulunan engel algılayıcı sensörlere ilave olarak yan kısımlara yerleştirilen kızılötesi engel algılayıcı sensörler DJI Phantom 4 Pro Plus'a 5 yönlü bir koruma sunuyor. Bu özellik ile Drone çok daha fazla engele karşı çok daha korunaklı oluyor. DJI Phantom 4 Pro Plus, 20 megapiksellik gelişmiş kamerası ile çekilen fotoğraf ve videolarda son derece yüksek görüntü kalitesi sunuyor. Güçlü bataryası ile uçuş süresi 30 dakika olan Drone, yarım saat boyunca hiç inmeden kilometrelerce uzağı keşfedebilmeye uygun yapıda. Uçuş mesafesi 6 kilometre olarak belirtilen Drone, 9.190 TL'den satışa sunuluyor.
www.dronmarket.com

Sihirli kumandalı WebOS 3.5 Smart TV ▶

86 inç (218,4 cm) boyuta sahip LG SUPER UHD WebOS 3.5 TV, premium HDR içerikleri destekleyen bir Smart TV modeli. Daha parlak ve daha keskin görüntüleri daha iyi kontrast ve iyileştirilmiş renklerle seyir zevki sunuyor. HDR Super özelliği standart haline gelen iki HDR formatını da (HDR 10 ve Dolby Vision™) destekliyor. Herhangi bir kontrast ve görüş açısı kaybı veya renk bozulması olmaksızın en iyi ve en gerçekçi görüntüleri sunuyor. Hareket sensörlü, gelişmiş uzaktan kumandası "Sihirli Kumanda" ve yenilenmiş kullanıcı dosya arayüzü ile popüler ve eğlenceli içeriklere kolay ve hızlı erişim sağlıyor. Ayrıca Harman/kardon® Ses Teknolojisi de tıpkı bir ses stüdyosu gibi ürünün bulunduğu yeri güçlü sesle dolduruyor. Minimal tasarımı, şık eğrileri ve metalik gövdesi ile estetik olarak da cazip bir seçenek. Fiyatı 26.999 TL.
www.lg.com

Eşsiz ses deneyimi ▼

Danimarkalı üretici Bang & Olufsen'in ses sistemi tutkunlarını kendine hayran bırakan ses ve tasarım özelliklerine sahip hoparlörü Beolab 14 5+1, tüm çevresine eşit oranda ses verebiliyor. Zarif tasarımıyla son derece etkileyici ses sunan Beolab 14, en alçak seslerden, en yüksek seslere kadar etkileyici bir gerçeklikle tüm duyuları harekete geçiriyor, heyecan verici anlar yaşatıyor. Bu yüksek keyif özelliklerine sahip hoparlörün fiyatı ise 17.683 TL.
www.stores.bang-olufsen.com/turkey





◀ Gelecekle tanışın

Apple'ın 'Akıllı telefonun geleceği' olarak duyurduğu ve iPhone'un 10. yılına özel tasarladığı iPhone X, tamamen ekran kaplı ön yüzü, kablosuz şarj özelliği ve çift optik görüntü sabitleyici özellikli çift arka kameraya sahip yeni tasarımıyla dikkat çekiyor. Gümüş ve uzay grisi renk seçenekleriyle satışa sunulan iPhone X, kimlik doğrulamanın ve ödeme yapmanın yenilikçi ve güvenli yolunu sunan Face ID teknolojisinin yanı sıra, alan derinliği efektli öz çekimler için ön kameraya porte ışığına sahip Portre modunu da ekliyor. Telefonun başlangıç fiyatı ise 6.099 TL.
www.apple.com/tr

▼ Sınırları zorlayan bilgisayar

InfinityEdge 4K ekranla sunulan XPS 13 daha küçük ve daha hafif olmasıyla her açıdan daha mükemmel bir kullanım deneyimi sunuyor. CES 2018 İnovasyon Ödülü'nün sahibi bilgisayar; dokulu cam elyaf iç tasarım, yaklaşık yüzde 80 daha termal boşluk payı, daha parlak ekran ve daha yüksek 4K Ultra HD çözünürlük özelliklerine sahip. Fiyatı henüz belirtilmeyen ve ABD'de tanıtılan ürün, Nisan ayında Türkiye'de olacak.
www.dell.com.tr



OTOMOBİL

Hazırlayan MURAT ÖKSÜZ murat.oksuz@doganburda.com



Maserati Levante

10 yıl önce Maserati'nin bir SUV üreteceği kimsenin aklına gelmezdi. Çünkü bu marka akla ilk olarak şık coupe'leri ve sedan modelleri getiriyordu. Ama Levante ile tüm bu düşünceler yıkıldı ve çok şık, bir o kadar da hem şehir içinde hem arazi koşullarında mükemmel performans gösteren bir SUV ortaya çıktı. Üstelik benzinli ve dizel motor seçenekleriyle. Levante gelmiş geçmiş en başarılı Maserati modeli oldu ve Ghibli, GT/GC ve Quattroporte'nin toplamından daha fazla bir satış yakaladı. Dışı klasik ve sade Maserati çizgileriyle özenle tasarlanmış. İç mekân kusursuz lüks detaylarla renklendirilmiş. En üst motor seçeneği olan çift turbolu 3.0 lt 430 HP'lik benzinli V6. 580 NM tork üretiyor. 0-100 km/s hız aralığını 5.2 saniyede tamamlarken maksimum 264 km/s hıza ulaşıyor. 580 litrelik bagaj hacmine sahip Levante 100 km karma kullanımda 10.1 litre gibi iyi bir yakıt tüketimine ulaşıyor.

www.fer-mas.com.tr

Rolls-Royce Phantom VIII

Lüks otomobil endüstrisindeki yeni Phantom'un DNA'sı, modern ve iş dünyası tarzının ortak bir tasarımı ile birbirine bağlandı. Dış tasarımı için klasik Rolls-Royce tarzının devamı diyebiliriz. Esas değişikliğe uğrayan iç mekânda ise "Galeri" özelliği, lüks için benzersiz konsept oluşturuyor. Aracın gösterge paneli son 100 yıl içinde ilk kez yeniden yorumlandı. 18. yüzyıl zenginlerinin kendilerine ait sanat eserlerini her yolculukta yanlarında taşıma gibi bir alışkanlıkları vardı. Sanat, yeni Phantom'un iç dünyasının merkezine yerleştiriliyor. Koleksiyonerler bir galerinin genişliğini yansıtan, tamamen kişiselleştirilmiş sanat eserlerini de sipariş edebiliyorlar. "Kucaklama" özelliği sayesinde Yeni Phantom'a zahmetsizce biniliyor.Kullanıcılarının sensöre hafifçe dokunmalarıyla, bir asistan veya vale eşliğinde arabanın kapısı tutuluyormuş gibi kendiliğinden kapanıyor. Yenilenmiş 6.75 litrelik ikiz V12 motor sayesinde yeni Phantom'un kalbi sessizce atıyor. Dünyanın en sessiz motoru ünvanını alıyor. 563 HP 900 NM tork güç üretiyor ve 8 ileri ZF otomatik şanzımanla desteklenmiş. Büyük ve ağır araç olmasına rağmen 0-100 km/s hızlanması 5.3 saniye ve elektronik olarak sınırlandırılmış son hızı ise 250 km/s.

rolls-roycemotorcars-istanbul.com.tr





Bentley Bentayga V8

Lüks SUV segmentinde önemli bir yere sahip olan Bentley Bentayga, arazi koşulları veya çevre şartları tarafından sınırlanmayan, mükemmel bir Grand Touring deneyimini sürücüsüne sunuyor. Ödüllü Bentayga, bu zamana kadarki en sportif haliyle otomobilseverlerin huzuruna çıktı. Bentayga V8'in kalbinde, motorun "V"sinin içinde duran iki adet çift sargılı turboşarj içeren, tamamen yeni 4.0 litrelik 32 valfli V8 motor yer alıyor. Bu dinamik ünite 550 HP güç ve 770 Nm maksimum tork üreterek, aracın 290 km/s maksimum hıza ulaşmasını ve 0-100 km/s hızlanmasını 4.5 saniyede tamamlamasını sağlıyor. Bentayga V8'in sergilediği üstün performans, 746 km menzille ve 260 g/km CO2 emisyonuyla tamamlanıyor. Bu gelişmiş verimliliğin (11,4 litre/100 km kombine) bir bölümü, motorun uygun koşullarda, sürüşten hiçbir ödün verilmeden, sekiz silindirinden dördünü devre dışı bırakma özelliğinden kaynaklanıyor. Sadece 20 milisaniyede pürüzsüz şekilde gerçekleşen bu işlem, sürücüler tarafından hiçbir şekilde hissedilmiyor. "Sıfıra yakın" hızlarda aktif hale gelebilen Start-Stop teknolojisinin eklenmesi de emisyon değerlerine katkıda bulunuyor. Gücün ve zarafetin bu eşsiz birleşimi Bentayga V8'e, lüks SUV piyasasında farklı bir konuma oturuyor.

istanbul.bentleymotors.com

Lamborghini Urus

Lamborghini Urus, hem sürücü hem de yolcuların keyfine vardığı süper spor dinamizmiyle, lüks olmanın yanı sıra çok da güçlü bir SUV. Son derece rahat olan sürüşü, yüksek alt boşluğu ve en yeni teknolojilere sahip lüks iç mekanı, alçak hatlı coupe tasarımına ve yerleşik yol pozisyonuna adeta ters düşüyor. Urus; şehirde kolay sürüş, uzun yolculuklarda maksimum konfor, yol ve pistlerde heyecan verici bir süper spor otomobil dinamiğine bir de off-road özellikleri ekleniyor. Öne monteli, yeni bir 4,0 litrelik benzinli V8 çift turbolu alüminyum motora sahip. Özellikle off-road koşullarında, düşük devirlerde yüksek bir tork seviyesi gerekli ve bunu da ancak, optimum motor hassasiyeti ve verimliliği sağlayan böyle bir motor temin edebiliyor. 650 HP güç, 850 NM maksimum tork üretiyor. Boş ağırlığı 2.200 kg'dan düşük olan Urus, 3,38 kg/hp'yle en iyi ağırlık-güç oranına sahip SUV. 305 km/s maksimum hıza çıkan Urus, 0-100 km/s hıza 3,6 saniyede ulaşıyor ve 12,8 saniyede 0-200 km/s hıza çıkıyor. Fren performansı da aynı ölçüde etkileyici.

www.lamborghini-istanbul.com

Acarblu'dan dünyada bir ilk KONUTTA İADE MODELİ



Acarlar Şirketler Topluluğu, emlak sektöründe ilk olma özelliği taşıyan ve dünyada daha önce benzeri görülmemiş Konutta İade Modeli'ni (KİM) "mücevher proje" olarak tanımlandığı AcarBlu'da hayata geçiriyor.

Türkiye'nin en köklü aile şirketlerinden biri olan Acarlar Şirketler Topluluğu; yenilikçi projeleriyle gayrimenkul sektöründe elde ettiği farklı konumunu, dünyada ilk olma özelliği taşıyan Konutta İade Modeli (KİM) ile daha ileri taşıyor. Acarlar Şirketler Topluluğu; mücevher proje olarak adlandırdığı, İstanbul'un zemini en sağlam, yeşili ve oksijeni en bol ilçesi Beykoz'daki Acarkent'e komşu yeni projesi AcarBlu ile sektörde "Konutta İade Modeli"ni (KİM) başlatıyor. Mahalle sıcaklığının rezidans konforu ile birleştirildiği AcarBlu projesinde "akışkanlık" ve "şeffaflık" vizyonu benimseniyor; bu vizyon çerçevesinde de doğa ile insan ilişkisini özgün bir şekilde bir araya getiriliyor.

Şehrin içinde ama bir o kadar da şehrin dışında, yaşama konforu sunan AcarBlu'da; 360 derece kesintisiz yeşil doğa, Boğaz ve Karadeniz manzarası bulunan 24 yaşam katlı ikiz kulelerde toplam 240 daire bulunuyor. Proje ağırlıklı aile yaşamına uygun 3+1 dairelerden oluşurken, AcarBlu sakinlerinin kullanımına özel 1.200 üyeye hizmet verebilecek kapasitede fitness salonu, spa ve yaşam merkezi, restoran, çocuk oyun parkı, 4.000 metrekare peyzajlı bahçe, açık alanda tartan pistli yürüyüş parkuru, evcil hayvan parkı dahil, dairelerden sadece asansöre binerek ulaşılabilen daha birçok yaşama alanı sunuluyor.



KİM ile sektörde öncü rollerini devam ettirmekten dolayı mutlu olduklarını belirten Acarlar Şirketler Topluluğu Yönetim Kurulu Başkan Vekili Erdinç Acar "Bizim imzamız da bir anlamda bu öncülük. Yıllar önce Acarkent'te bir yaşam sanatı oluşturduk ve ilk günkü parıltısını halen korurken, mücevher projemiz AcarBlu ile şimdi çıtayı daha yükseğe taşıyoruz. Deyim yerindeyse; ustalık eserimiz olan, iskânı alınmış ve yaşamın başladığı AcarBlu'yu daha önce dünyada gerçekleştirilmemiş bir model ile duyurmak istedik. Yarın taşınıp yaşayabileceğiniz AcarBlu'da lüks yaşamından, eşsiz manzarasından ve size sunduğu ayrıcalıklardan vazgeçemeyeceğinizi biliyoruz. Ama olur da insanlık hali, evinizi beş sene sonra iade etmek isterseniz paranızı geri ödeme garantisi veriyoruz. Biz vaatle maket üzerinden hayal satmıyoruz. Yarın hemen AcarBlu'da dilerseniz USD bazında yüzde 35 peşin ödeme ve şirket bünyesinde faizsiz 60 ay eşit taksitle ödeme imkânı veya dilerseniz TL cinsinden yüzde 50 peşin şirket bünyesinde faizsiz 36 ay eşit taksitle lüks bir hayata adım atabilirsiniz. Müşterilerimize USD veya TL bankasız, faizsiz ödeme olanakları sunuyoruz. AcarBlu ile başlattığımız KİM-Konutta İade Modeli'nin sektöre yeni bir soluk, projemizden ev alanlara da daha çok güven ve özgürlük getireceğine inanıyoruz" dedi.

www.acarblu.com









İsmail Hakkı Ekşi, He Gayrimenkul Yönetim Kurulu Başkanı





Daha özgür, daha yeşil bir hayat

Burada her yer bahçe

İstanbul Beykoz'un şirin beldesi Polonezköy'de huzurlu ve özgür bir yaşam alanı olarak hazırlanan FreeGarden'da doğaya saygılı tasarım anlayışı dikkatleri çekiyor.

Kuş sesleri, yemyeşil tabiat, trafik kargaşasından uzak, adeta bir doğa parkı... Polonezköy'ü tanımlayan her şey, içinde mutlaka yeşili ve huzuru barındırıyor. Belde, İstanbul'da yaşayanlar için artık bir hafta sonu kaçış noktasından daha fazlasını ifade ediyor. FreeGarden'da Türkiye'de ilk defa kullanılan yeni teknolojik sistemler ve malzemelerin kalitesi, loft moduna uygun bir kat yüksekliğine sahip ahşap ve taş işçiliğinin en iyi örnekleriyle başka bir yaşam tarzı kuruluyor. He Gayrimenkul tarafından Kavacık'ın hemen yanı başında iki adet ikiz ve altı adet üçüz villadan oluşan FreeGarden'da toplam 22 yerleşim ünitesi yer alıyor. Yaratılan doğal taşra atmosferinde yeşil dokunun özenle korunması ve doğaya saygılı tasarımlar konusunda gösterilen hassasiyet FreeGarden'ı büyük şehirde site yaşamı kültüründe farklı bir yerde konumlandırıyor. Sağlıklı yaşam vadeden bir proje olarak FreeGarden; doğası, yaşam konsepti ve dünya standartlarındaki imkânları ile sadece yaşamak için ideal bir yer olmakla kalmıyor; İstanbul'dan vazgeçmek istemeyenlere yepyeni bir alternatif olarak sunuluyor. Seçkin bir topluluğa ev sahipliği yapacak olan villaların sade ve çevreye uyumlu mimarisi doğa severler için kuşkusuz oldukça cazip. Şehir yaşamına getirilen bu yepyeni bakış açısında taşın ve ahşabın doğayla buluşmasına da tanıklık ediliyor. Şehrin gürültüsünden uzakta, çocukların doğa içinde sağlıkla ve neşeyle büyümesi için tüm koşulların sağlandığı FreeGarden'da yüzme havuzu, göletli havuz, sosyal tesisler, organik bahçesi, kapalı otopark ve zengin sosyal donatılar da bulunuyor. He Gayrimenkul Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Hakkı Ekşi "Hedefimiz hem yurtiçi hem de yurtdışında kendi özellikleri ön planda olan farklı, yenilikçi ve doğaya, çevreye en önemlisi insana uyumlu ve saygılı projeler üretmek" diyor. *www.freegarden.com.tr*

CNR AVRASYA BOAT SHOW

Hazırlayan İREM ORHAN, irem@doganburda.com

15 Türkiye Prömiyeri

13 yıldır düzenlenen CNR Avrasya Boat Show, 10-18 Şubat'ta deniz tutkunları için bir kez daha kapılarını açıyor. Yeşilköy'deki 85 bin metrekarelik fuar alanında; 400'den fazla teknenin yanı sıra denizcilik sektörüne ait çeşitli aksesuarlar da sergilenecek. Fuarda Türkiye'de ilk kez karada gösterilecek 15 tekneyi sizin için bir araya getirdik...





SANLORENZO SL78

SALON 1-C10/12

4.500.000 EURO*

Dünyanın en büyük yat üreticilerinden biri olan İtalyan Sanlorenzo'nun Cannes Yachting Festival'de dünya prömiyerini yaptığı 24,64 metrelik teknesi Sanlorenzo SL78, Türkiye'de ilk kez CNR Avrasya Boat Show'da deniz severlerle buluşuyor. Tasarımı Officina Italian Design'a ait olan planing tekne, farklı istekleri karşılayabilecek çeşitli yerleşim planlarıyla kullanıcılara yüksek seviyede kişiselleştirme olanağı sunuyor. Ayrıca SL78, segmentindeki en geniş flybridge alanına sahip teknelerden biri. Daha da önemlisi hafif ve elegan hardtop sayesinde tüm flybridge açık, simetrik ve her köşesi yaşamaya müsait. Seyir hızında kusursuz performansı ve düşük yakıt tüketimini sağlayan hidro-dinamik gövdeye sahip tekne, iki adet 1622 beygir MTU motorla donatılmış. Maksimum 30 knot hıza çıkabilen teknenin yakıt kapasitesi ise 5 bin 350 litre.

www.triodeniz.com **Başlangıç fiyatı*



PRINCESS 75
SALON 1-A08
FİYAT BELİRTİLMEDİ

İngiliz Princess Yachts'ın flybridge serisinin gözde modellerinden olmaya aday Princess 75, 78 feet'lik boyu ve 18 feet'lik genişliğiyle tasarım ve performansın etkileyici bir kombinasyonu olarak karşımızda. 23,97 metrelik boyundaki dört kamaralı teknede geniş ve kullanışlı dış yaşam mahalleri ön planda. Teknenin iç mekânları, salon ve kamaralardaki geniş cam yapısı sayesinde son derece aydınlık. Princess 75'te üç farklı motor seçeneği sunuluyor. 1650 ila 1800 beygir ikiz MAN V12 veya Caterpillar motorlarla teknenin sürati 34-36 knot'a erişiyor. Teknenin yakıt kapasitesi ise 6 bin litre.

www.alfabeta.com.tr

PRINCESS 68
SALON 1-A08
FİYAT BELİRTİLMEDİ

21,25 metre boyundaki Princess Yachts'ın yeni teknesi Princess 68, 5,38 metre genişliğinde. Dört kamarası bulunan teknenin kıç tarafında bir de mürettebat kamarası mevcut. İç mekânlardaki konfor özellikleri tekneyi uzun seyahatler için ideal hale getiriyor. Geniş flybridge'teki büyük güneşlenme ve oturma alanları, Princess 68'i öne çıkaran özelliklerin başında geliyor. 1400 beygir ikiz MAN motorun kullanıldığı teknenin hızı 34-36 knot arasında değişiyor. Yakıt tankı ise 4 bin 100 litre. Fuarda, Princess 62 de Türkiye'de ilk kez gösterilecek tekneler arasında.

www.alfabeta.com.tr



Geniş ve ferah iç mekânları ile Princess 68, konuklarına konforlu seyirler vadediyor.

4



HANSE 548
SALON 1-C10/C12
356.000 EURO*

Alman Hanse Group'un "4 Element" adı altında çıkardığı dört yeni modelden en büyüğü olan 16,22 metrelik Hanse 548, yelken performansı ve yüksek konforu bir araya getiriyor. Kokpit hardtop'ı, tender taşıma çözümleri, lounge stilinde tasarlanmış salonu ve özel iç alan tasarımlarıyla Hanse 548, 30 metre bir süperyatta bulabileceğiniz özellikleri taşıyor. Tasarımı Judel/Vroljik imzalı üç kamaralı Hanse 548, farklı iç yerleşim seçenekleriyle sunuluyor. Standart olarak 110 beygir motorla donatılan teknenin ana yelken alanı ise 80 metrekare.

www.triodeniz.com *Başlangıç fiyatı*

5

PRESTIGE 520
SALON 1-C10/C12
636.900 EURO

Fransız Jeanneau'nun motoryat markası Prestige'in yeni teknesi 16,10 metrelik Prestige 520, stil sahibi dış tasarım hatlarıyla ön plana çıkıyor. Diğer tüm Prestige modelleri gibi, sadelik ve şıklığı bir arada bulunduran tekne, İtalyan Garroni Design imzalı. Flybridge; geniş güneşlenme alanı, barbekü alanı, yemek ve oturma bölümüyle tüm günü rahatça geçirebileceğimiz bir yaşam mahalli olarak tasarlandı. Üç kamaralı teknede, bir önceki model Prestige 500'de de yer alan bağımsız master kamara merdivenlerine yer verilmiş. Başaltındaki VIP kamaranın kendi duşu ve tuvaleti mevcut. Prestige 520'de iki adet 435 beygir Volvo IPS 600 motor kullanılıyor. Seyir hızı 22 knot, maksimum hızı ise 26 knot olan teknenin yakıt kapasitesi 1300 litre.

www.triodeniz.com

6

PRINCESS V40
SALON 1-A08
FİYAT BELİRTİLMEDİ

Yeni Princess V40, markanın V serisinin dinamik yapısı, performansı ve üstün denizcilik özelliklerinin başarılı bir örneği. 12,98 metre uzunluğunda, 3,81 metre genişliğindeki teknede iki kamara bulunuyor. Çağdaş bir tasarım çizgisine sahip V40'ta cömert kullanım ve depolama alanları iyi düşünülmüş. Princess V40'taki geniş salon ve tam donanımlı mutfak ise teknede yaşamı konforlu hale getiriyor. İkiz 330 beygir Volvo D6-330 motorla seyir hızı 36-38 knot olan teknenin yakıt kapasitesi ise 730 litre.

www.alfabeta.com.tr



7

HANSE 418
SALON 1-C10/C12
148.900 EURO*

Hanse Group'un 12,40 metrelik teknesi Hanse 418, markanın "4 Element" adını verdiği serinin iki numaralı üyesi. Suda kayan düz gövdesi, uzun su hattı, hızlı ve güvenli yapısıyla kendi sınıfında yeni bir standart belirleyen 4,17 metre genişliğindeki tekne, kolay yelken kullanımı ile de gerçek bir yelken deneyimi sunuyor. Judel/Vroljik ve Hanse Yacht Design tasarımı H418, iki ya da üç kamaralı olarak tercih edilebiliyor. Standart olarak 39 beygir motor bulunan teknede, isteğe bağlı olarak 57 beygir motor da kullanılabiliyor. Teknenin yakıt kapasitesi 160 litre, temiz su kapasitesi ise 475 litre.

www.triodeniz.com **Başlangıç fiyatı*



8

TARGA 37
SALON 6-G06
351.800 EURO

12,36 metre uzunluğunda ve 3,50 metre genişliğindeki Targa, "denizlerin 4x4'ü" olarak anılıyor ve zorlu hava koşullarında gösterdiği üstün performans ile dikkat çekiyor. Flybridge'e de asahip Targa 37'de sosyal alanlar ise oldukça geniş. Sahibinin isteğine göre düzenlenebilen bir adet kamara ve banyo bulunan tekne, 8 bin 200 kg ağırlığında. İki adet 370 beygir motorlarla 32 knot'luk hıza ulaşan Targa 37'de yakıt tankı ise 1300 litre.

www.marina.com.tr



Yüksek performans özelliklerine sahip Targa 37, denizci yapısı güçlü bir tekne.

9

NORTHSTAR 1200 OP
SALON 4-A01
FİYAT BELİRTİLMEDİ

Türk üretici Northstar'ın 11,95 metre boyunda ve 3,34 metre genişliğindeki RIB modeli Northstar 1200 OP, kullanıcının tarzına göre tercih edebileceği tüp, gövde ve ekipmanlarda farklı renk seçenekleri ile kişiselleştirilebilme özelliği taşıyor. Ağır deniz koşullarında bile üstün performans sağlayacak şekilde tasarlanan tekne, basamaklı gövdesi ile hızlı ve güçlü bir yapıya sahip. 2 bin 700 kg ağırlığındaki Northstar 1200 OP'de maksimum üç adet 350 beygir motor kullanılabiliyor.

www.northstarboats.com





10

CRANCHI XT 36
SALON 1-B02

299.000 EURO*

İtalyan tekne üreticisi Cranchi'nin 38 feet'lik modeli Cranchi XT 36, kalite ve kullanışlı malzemenin buluştuğu bir model. İki ya da üç kamaralı opsiyonlarla sunulan tekne, maksimum 12 kişi kapasiteli. Kendine has gövde yapısı ile zorlu hava koşullarında bile performansından ödün vermeyen 11,70 metrelik tekne, hem günübirlik geziler hem de daha uzun seyirler için uygun. Teknede ön camlarla sağlanan kapalı kokpit alanı, sürgülü kapısı sayesinde ekstra işlevsellik ve kullanım kolaylığı sunuyor. Christian Grande tasarımı Cranchi XT 36, iki adet 300 beygir Volvo Penta motorla donatılmış. Yakıt kapasitesi ise 600 litre.

www.apomare.com *Başlangıç fiyatı*

FORMULA 350 SUN SPORT
SALON 2-B12

311.000 DOLAR*

1962'den beri premium segmentte üretim yapan Amerikalı Formula Boats'un Sun Sport ailesinin en büyük üyesi 10,67 metrelik 350 Sun Sport, lüks kokpitiyle kalabalık grupları ağırlayabiliyor. Donanımlı mutfağı ve banyosuyla dört kişilik konaklama kapasitesine sahip tekne, derin-V gövdesiyle dalgalı havalarda dahi akıcı seyirler sunuyor. İçten ve dıştan takma motor seçenekleriyle, iki adet 430 beygir 8.2L Mercruiser motor opsiyonu ile sunuluyor. İçten takma motorlarda 350-480 beygir arası güçlerde, iki adet benzinli veya dizel Mercruiser, Volvo ve Ilmor motorlar arasından seçim yapılabilirken, dıştan takma motorlarda 300-350 ve 400 beygir güçlerinde iki veya üç adet Mercury Verado motor seçilebiliyor. Ayrıca tüm motor seçeneklerinde joystick piloting ile sunuluyor.

www.formulaboatsturkey.com *Başlangıç fiyatı*

11



350 Sun Sport, derin-V gövde yapısı sayesinde performansı yüksek bir tekne.



12

JEANNEAU NC 33
SALON 1-C10/C12

196.400 EURO

İtalyan tasarımının Fransız şıklığı ile buluştuğu 10,50 metrelik NC 33, sunduğu geniş kullanım alanları ve farklı yerleşim yapısı ile sınıfındaki teknelerden ayrılıyor. Garroni Design tarafından tasarlanan tekne, yeni gövde ve yaşam alanları tasarımı ile tüm zamanların en verimli ve kullanışlı "Cruiser" tekne modelini farklı bir boyuta taşıyor. NC serisinin kalıtımsal özelliği haline gelen; "her mevsim kullanımına uygun tekne" modelini kokpitte bulundurduğu iki yönlü kayar kapılar ile sağlayan NC 33, seride ilk defa kullanılan "L-kokpit oturma grubu" sayesinde daha fazla kişiyi ağırlanabiliyor. İki kamaralı NC 33, iki adet 220 beygir Volvo D3 motorla kullanılıyor. ▶

www.triodeniz.com

13

ZAR 79 SL
SALON 2-B18/6-E16
FİYAT BELİRTİLMEDİ

İtalyan Zar Formenti'nin üst düzey malzeme ve kaplamalar kullanarak ürettiği en yeni modeli 7,90 metrelik Zar 79 SL, denizlerin en lüks RIB'i olarak tanınan ZAR 85 SL'in tasarımı ve ergonomisinden esinlenilerek üretildi. Sportif konsept özellikleri ile 14 kişi kapasiteli bot, yüksek performansının yanında fütüristik izler taşıyan gözalıcı güverte tasarımıyla da dikkat çekiyor. Güç, kalite ve dayanıklılık kombinasyonu olan Zar 79 SL'nin rahat konsolu ve sürücü koltuğu, zengin aksesuarlarla bütünlük oluşturuyor. Kıç tarafında altı kişinin oturabildiği konforlu bir kanepe bulunuyor; bu bölüme istendiğinde masa da yerleştirilebiliyor. İtalya ve Almanya'dan sonra ilk kez Türkiye'de sergilenecek olan Zar 79 SL, her kullanıcının ihtiyacını karşılayacak geniş aksesuar çeşitleri ile sunuluyor. 150-200 beygir motorlarla kullanılması tavsiye edilen RIB, maksimum 300 beygir motorla kullanılabiliyor.

www.carkci.com.tr


Zar 79 SL, her kullanıcının ihtiyacını karşılayabilecek geniş aksesuar çeşitleri ile sunuluyor.



14

GALIA 770 SUNDECK
SALON 4-A11
36.785 EURO*

Galia markasının en üst modeli olan 7,64 metrelik 770 Sundeck, geniş havuzluğu ve ön güverte güneşlenme alanı sayesinde günübirlik seyirler için ideal. Teknede elektrikli ırgat, livar, müzik sistemi, yüzme merdiveni ve elektrikli sintine pompası opsiyonları bulunuyor. Bir kamarası ve sekiz kişi kapasitesi bulunan teknede motor özelliği olarak maksimum 350 beygir motor kullanılabiliyor. Bu haliyle maksimum hızı 45 knot'a çıkabilen teknenin yakıt tankı ise 400 litre.

www.bluesyachting.com
**Fuar özel fiyatı*

15

COBALT CS22
SALON 6-G06
62.600 DOLAR

Denizci özelliklere sahip tekneler üreten Amerikalı Cobalt'ın 6,86 metrelik teknesi Cobalt CS22, bu boydaki bir tekne için oldukça kullanışlı özelliklere sahip. Sportif çizgileri ve 11 kişi taşıma kapasitesiyle CS22, günübirlik geziler için biçilmiş kaftan. Tüm alanların son derece verimli kullanıldığı 22 feet'lik teknede, geniş bir yüzme platformu da bulunuyor. Cobalt CS22, performans açısından da beklenilenin üzerine çıkarken, teknede maksimum 350 beygire kadar Volvo Penta veya Mercruiser motor tercih edilebiliyor. CS22'nin yakıt kapasitesi ise 189 litre.

www.marina.com.tr


Sportif çizgileriyle dikkat çeken Cobalt CS22, performans açısından da beklenenin üzerine çıkıyor.


YACHT
NERISSA
ARZUM ONAN
İstanbul fuarlarında ilk kez sergilenecek
50
YENİ TEKNE
FİLİPİNLER'DEN
BORNEO'YA

Deniz perisi dünya sularında

Şu günlerde Güney Fransa'da sahibini bekleyen Bilgin 156, kimliğindeki adıyla Nerissa, ismine yaraşır şekilde denizlerin yeni klasik güzellerinden biri. Eylül sonunda düzenlenen Monaco Yacht Show 2017'de dünya prömiyeri yapılan 48 metrelik megayat, global pazarda üst sıralara tırmanan Türk imzasının adeta gövde gösterisi.▸

Yazı AYÇA GÜÇLÜTEN
Fotoğraflar BİLGİN YACHTS ARŞİVİ

NERISSA









Nerissa'nın mühendisliği ve gövde tasarımı Unique Yacht Design, yerleşim planı ve iç tasarımı ise H2 Yacht Design imzalı.

Bugüne dek Türkiye'de üretilmiş en büyük lüks yat Bilgin 263'ün yapımcısı Bilgin Yachts, Bilgin 156 serisi için üretime devam ediyor. Nerissa'nın kardeşinin 2018 yazında tamamlanması bekleniyor.

Yat tutkusu kişiden kişiye değişir; kimi performansı, kimi konforu öncelikli olarak talep ederken deniz üstündeki yaşamında performans ve konforla birlikte iyi tasarlanmış detaylarla tercih edenler bambaşka bir klasmanda yer alırlar. Nerissa ise şüphesiz farklı işlevlere sahip ortak alanları ve ayrıntılarla bezeli açık alanlarıyla kişiye özel çözümleri sevenlerin megayatı.

Mühendisliği ve gövde tasarımı Antalya merkezli Unique Yacht Design'a ait olan Nerissa'nın genel yerleşim planı ve iç tasarımı H2 Yacht Design imzasını taşıyor. Nerissa, Yunanca'da "deniz perisi" (bazı kaynaklara göre "deniz kızı") anlamına gelen bir ismin karşılığı. Aynı zamanda ünlü bir Shakespeare oyunu olan Venedik Taciri'nde yer alan bir karakterin adı. Kısacası Nerissa; ismine yaraşır şekilde denizlerin yeni klasik güzellerinden biri. ▶


Skylounge


Skylounge'un yemek alanı



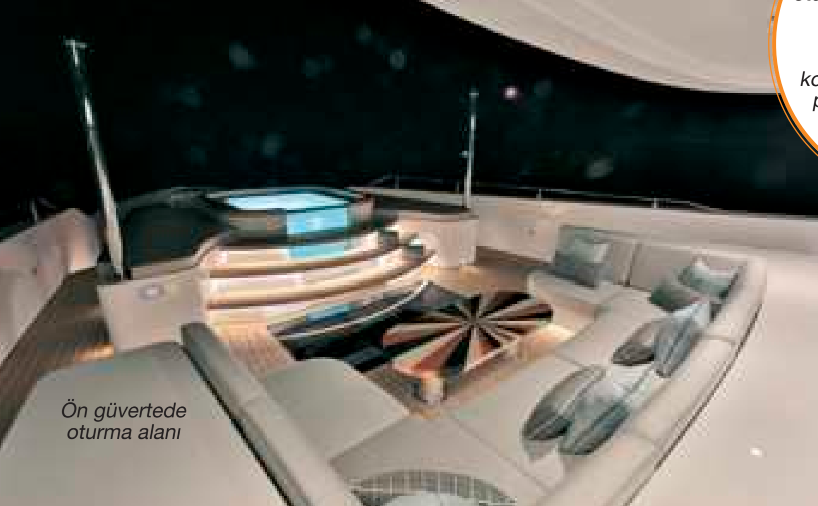

Ana güvertede açık oturma alanı

DAHA ÇOK GÜN IŞIĞI

Nerissa'nın net ve temiz dış hatları, yatın modern görünümünü destekliyor. Yatın genel yerleşim planına baktığımızda beş yerine, daha geniş dört kamara görüyoruz. Gövdenin dikkat çekici ölçüde parlak tasarımını ve camların genişliğini vurgulamakta fayda var. Belli ki, Nerissa tasarlanırken doğal ışıktan azami ölçüde faydalanmak gözetilmiş. Rahatlıkla 10 misafir ağırlayabilen Nerissa'nın dolu dolu bir tasarım öyküsü, ardında uzun süre çalışmış büyük bir ekip var.

Bilgin Yachts ve Unique Yacht Design işbirliğinin sonucu olan Nerissa, iç ve dış yaşam alanlarında sınırları zorlayan bir düzenlemeye sahip. Tasarımcılar Nerissa'nın dış yüzeylerinde hayal ettikleri ve yıllar boyunca emsal kabul edilecek modern çizgiyi yakalamak adına uzun zaman çalıştıklarını kaydediyorlar. Katı çizgilerle bölünmüş geniş kavisli yüzey alanları, özgün dış tasarım çizgisinin parçası. Aslında gerek dış, gerek iç tasarımdaki ortak gayretin alanları dengelemek ve doğal ışık geçişini sağlamak olduğu da açık bir şekilde görülüyor. ▶


Beach club


Ön güvertede oturma alanı


Nerissa'nın eğlence merkezi flybridge'te oturma grubu, bar ve büyük bir jakuzi var. Yemek masasıyla havuzluk flybridge'in altında konumlandırılmış. Bu katın pruva alanında da ikinci bir jakuzi ve oturma grubu yer alıyor.

Emrecan Özgün (Unique Yacht Design):
"Tasarım konseptimiz doğrultusunda, ana lobi ve ana merdivenin en iyi doğal ışık alanına sahip olmasını hedefledik. Bu nedenle de jakuzinin altında, ana merdivenin üzerindeki alana skylight konumlandırdık."

ELMAS GİBİ PARLAYAN ZARAFET

Bugün Nerissa'ya baktığımızda nice etkili tasarım fikrinin ciddi emekle, en önemlisi de alınan kararların tümünün bilinçlice gerçekleştiğini görüyoruz. Elbette şık ve lüks dokunuşlar, bu zarif kız için olmazsa olmazlardan. Unique Yacht Design'ın kurucusu Emrecan Özgün'ün yaptığı şu açıklama da bu gözlemi doğruluyor: "Tasarım konseptimiz doğrultusunda, ana lobi ve ana merdivenin en iyi doğal ışık alanına sahip olmasını hedefledik. Bu nedenle de jakuzinin altında, ana merdivenin üzerindeki alana skylight konumlandırdık." Böylelikle yatın ortasının nasıl da elmas gibi parladığını ve merdivenin sadece güverteler arası geçiş amaçlı değil, doğal bir ışık kanalı olarak değerlendirildiğini anlamış bulunuyoruz.

YARATICISINDAN İÇ TASARIM DETAYLARI

Nerissa'nın iç tasarımında İngiliz H2 Yacht Design imzası var. Megayatın tüm alanları arasında bağlantı olması yaklaşımıyla çalışan firma; yatın iki lounge'u, bir yemek alanı, dört misafir kamarası ve lüks master kamarası için Bilgin Yachts'a yeni ve heyecan verici çözümler sunduklarını belirterek çalışmalarını şu şekilde anlatıyorlar: "İç mekân planı, büyük ve spiral merdiven çevresinde düzenlendi. Tüm alanlar ve kabinler, 48 metrelik bir yata göre, bu merdivene bağlı olarak geniş tasarlandı. Bu ebatta bir yattan beklenmeyen şekilde bir ışıklandırma ve doğal ışık kullanma sistemi geliştirildi. Bu ışık projeksiyonu, doğal gün ışığından su yansımaları yaratıyor. Ayrıca hafif malzemeleri tercih etmek de yaşam alanlarına doğal ışığın yansıtılmasını sağladı."

Söz konusu ana merdiven, megayattaki tüm alanları ve kabinleri -bu boyutlardaki bir yata göre alışılmadık şekilde- ferahlatmış. H2 Yacht Design zaten tam da bunu hedeflemiş.

ÇAĞDAŞ LÜKS, STİL VE DOKU

Yatın iç tasarımdaki diğer belirgin özelliği, kullanılan materyallerden kaynaklanıyor. Üç farklı doğal malzeme hayal edilen stili ve dokuyu gerçek kılıyor: Mermer, bakır ve deri. Birbirini yansıtan bu uyumlu materyallerin uzun ömürlü olduklarını da gözardı etmemek gerek.

Bakır, denizde kullanılacak en zor malzemelerden biridir. Yüksek teknoloji ve yetenekli işçilik bu materyalin kullanımını Nerrisa'da mümkün kılmış. Çok narin bir malzeme olan tropik okaliptüs ağacı ise kaplama olarak kullanılmış. Ayrıca renk olarak da sıcak tonlara sahip olan bakır ve derinin mermerin soğuk tonlarıyla dengeye kavuştuğunu görüyoruz. Deri, doğal taşlar ve bakır iç tasarımdaki çağdaş çizgiyi vurguluyor, şeffaf bakır ve camın buluştuğu alanlar da altını çiziyor. Sonuç olarak, taşlarla birlikte tüm bu malzemelerin kullanımı Nerissa'ya modern bir görünüm kazandırmış. ▶



Yatın alametifarikası spiral şeklindeki merdiveni. Merdivenden kıç tarafa doğru uzanan bölümde yer alan dev salonda 12 kişilik yemek masası, ödüllü Crystal Cavier avize ve geniş koltuklar Nerissa'nın şıklığının öğelerinden bazıları...






Güneşlenme güvertesi

Salondan diğer havuzluğa geçildiğinde bu alanda da tekli bir koltuk, kendi çevresinde dönebilen bir televizyon ile Bilgin Design Team imzalı özel tasarım sehpayla oturma grubu yer alıyor.

Nerissa'nın benzeri yatlarda genellikle su oyuncaklarının depolama alanı olarak görülen beach club'a açılan kapalı bölüm ise sakin ve denizle baş başa kalınabilecek bir alan sunuyor. Tabii depolama alanı ile birlikte beach club'un arkasında, içinde yardımcı botu olan garaj var.


Skylounge

Nerissa'nın özel tasarım mobilyalarında, bugüne dek yaptığı işlerle beğeni toplayan Bilgin Tasarım Ekibi'nin imzası var.

EĞLENCE, PARTİ, BEACH CLUB

Nerissa'nın eğlence merkezi elbette flybridge. Botun da saklanabildiği bu alan; büyük jakuzisi, barı, şezlongları ve oturma grubu ile partiler için uygun bir ambiyansa sahip. Bir alt güverteye geçildiğinde 12 kişilik yemek masası, geniş güneşlenme minderleri ve yine bir bar yer alıyor. Sürgülü cam kapıların ardında ise salon konumlandırılmış. Salon, tamamen özel yapım Bilgin Tasarım Ekibi'nin tasarlandığı mobilyalarla donatılmış. Mobilya seçimi de elbette yukarıda bahsettiğimiz materyallere göre yapılmış. Genişliği ve sıcaklığı partiler için olduğu kadar, sinema geceleri için de oldukça elverişli. Merdivenden kıça doğru uzanan dev salonda yine 12 kişilik bir yemek masası, geniş koltuklar ve skylight'ın olduğu alandaki şaşalı Crystal Caviar'a avize ilk bakışta öne çıkan çıkan mobilyalar.

KONAKLAMA VE OYUNCAKLAR

Nerissa'nın alt güvertesi üçü çift, biri tek kişilik dört misafir kamarasına ayrılmış. Kamaraların tavanlarındaki aydınlatmaların minimum seviyede tutularak ışık kaosundan kaçınılmış olması; yani dolaylı ışıklandırma seçimi de hoş ve akıllıca düşünülmüş bir çözüm.

Geniş banyolu ve özel balkonlu ana kamara, Nerissa'yı tasarlayan ekiplerin gözde alanı. Yatın pruvasında, tüm ene yayılmış büyüklükte tasarlanan kamarada kadın ve erkek için iki ayrı banyo ile giyinme alanı bulunuyor. Açılır-kapanır balkonu da olan kamaranın içinde çalışma alanı da düşünülmüş. Belli ki megayatın sahibinin zaman zaman yalnız kalma isteği de düşünülerek bu alandaki ayrıntılarda ve konforda ayrıcalık yapılmış. ▶


Açılır-kapanır balkon


Yatın sahibinin süiti







Alt güvertede yer alan misafir kamaraları konsept itibarıyla salonları takip etmekle birlikte, bu alanlarda kullanılan doğal deriler daha minimal bir yaklaşımı yansıtıyor.




Kuzine



"FELSEFEMİZ KONFOR VE EMNİYET SUNMAK"

Unique Yacht Design'ın tasarım sürecine dair verdiği bilgiler dışında "Nerissa'nın tasarımı sırasında, müşterilerimize 500GT'nin altında olan geniş ve rahat bir yat sunmak için her ayrıntının üstünde titizlikle çalıştık. Nerissa'nın 500GT üzerindeki yatların çoğunda bile nadir bulunan geniş ve konforlu passarella'sı seyir esnasında yolcularının rahatlığını sağlıyor. Bu, aslında yaşayacakları konfor için ipucu niteliği taşıyor" açıklaması da dikkat çekici. Firma, benimsediği tasarım konseptini de kısaca şöyle açıklıyor: "Felsefemize göre, tasarımlarımız tüm deniz koşullarında konfor ve emniyet sunmak zorundadır."

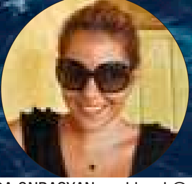
Nerissa, Boat International Design&Innovation Awards 2018'de "Best Interior Design Motor Yachts 400GT to 999 GT" ve "Best Naval Architecture Displacement Motor Yachts" kategorilerinde finalistlerden biri. Türk megayat yapımında yenilikçi çizginin geldiği noktayı gözler önüne seren ve Bilgin Yachts'ın ilk Bilgin 156 projesi olarak hayata geçirilen Nerissa'nın kardeşinin 2018 yazında tamamlanması planlanıyor. Firmanın Yalova'daki tesisinden West İstanbul Marina'daki yeni tersanesine getirilen Türkiye'nin en büyük lüks yatı 80 metrelik Bilgin 263'ün de 2019'da teslim edilmesi bekleniyor.

NERISSA/BILGIN 156

Tam boy 47, 50 m
Su hattı boyu 41, 28 m
Genişlik 8,75 m
Su çekimi 2, 50 m
Deplasman 446 ton

Brüt tonaj 494 ton
Motor 2xMTU12V2000 M72 1448 BHP 2250 RPM
Yakıt kapasitesi 66.800 litre

Temiz su kapasitesi 11.600 litre
En yüksek hız 16 knot
Seyir hızı 12 knot
İletişim www.bilginyacht.com



Yazı MELDA ONBAŞYAN, meldaonb@gmail.com
Fotoğraflar JEFF BROWN-BREED MEDIA

Okyanusları aşmaya hazır bir canavar

NGONI



Hollandalı Royal Huisman'ın 100 yılı aşkın geçmişinde suyla buluşturduğu en sıra dışı yatlardan biri olan 58 metrelik canavar lakaplı Ngoni, geçen yıl yaşama veda eden efsanevi İngiliz gemi mühendisi ve tasarımcı Ed Dubois imzası taşıyor. Dünyanın en büyük performans yelkenlilerinden biri olan Ngoni, fütürist tasarım çizgisiyle okyanusun dev dalgalarını ve güçlü rüzgârlarını alt ederken; lüks yaşam alanları ve performansıyla da yat sektöründe standartları yükseklere taşıyor.









Ngoni'nin dik gövde başı, dışbükey formlu borda çalımı ve 75 metre yüksekliğe ulaşan karbon fiber yelken direğiyle, hırçın okyanus dalgalarını aşarken etkileyici bir performans sağlıyor.

Suyla buluşturduğu benzersiz yatlarla butik bir anlayışla üretimini Hollanda'da sürdüren Royal Husiman'ın, Dubois Naval Architects işbirliğinde ürettiği 58 metrelik Ngoni'nin toplam yelken alanı 4.190 metrekare.



Heyecan verici, dikkat çekici, radikal, fütürist ve sıra dışı... Sizce bu kelimeler 58 metrelik boyuyla dünyanın en büyük performans yelkenlilerinden biri olan Ngoni'yi tanımlamaya yeterli mi? Bizce değil… Dünya yat sektöründeki standartlarında çıtayı oldukça yükseklere çıkaran canavar lâkaplı Ngoni, deneyimli bir denizci olan yat sahibinin Hollandalı tersane Royal Huisman'dan satın aldığı ikinci yelkenli tekne. Daha önce ikinci el satın aldığı Antares isimli tekneyi ihtiyaçlarına göre yenileten tecrübeli denizci, 608 deniz millik bir rotada iki yılda bir gerçekleşen Rolex Fastnet ve Sydney'den başlayıp Tazmanya'da ▶



Some call us obsessive,
Others call us **FAIRLINE**



SQUADRON 53



FAIRLINE
TURKEY

KARINA MARINE GROUP
Ataköy Marina Park Residence 1 Kat No 104 Istanbul Tel: +90 212 560 40 04
info@karina.com.tr www.karina.com.tr



Performans yelkenlisi olarak hayata geçse de konforlu yaşam alanlarından ödün vermeyen teknenin kapalı yaşam alanları, gövde üzerinde yuvarlatılmış cam cephesiyle organik bir form oluşturuyor.

tamamlanan 630 deniz millik Rolex Sydney-Hobart yarışlarına katılmış.

Ne istediğini çok iyi bilen yat sahibi, kariyerine yarış ve performans yelkenlileri tasarlayarak başlayan, kendisi de uluslararası regatta'larda yarışan gemi mühendisi ve tasarımcı Ed Dubois ile anlaşmış. Dubois Naval Architects, müşterisinin daha önce de bir yelkenlisini kullandığı Royal Huisman tersanesinde 58 metrelik yelkenlinin üretimi gerçekleştirmiş.

HIZLI VE ÖFKELİ

2017'nin bahar aylarında suyla buluşan Ngoni; yalın çizgileri, yenilikçi teknolojisi ve yüksek performansıyla dünyanın en büyük yelkenlilerinden biri. Müşterinin "Bana bir canavar tasarlayın. Kurt görünümlü bir kuzu istemiyorum. Dikkat çekici ve yenilikçi bir silah istiyorum. Hızlı ve öfkeli olmalı" dediği yat 58 metre boyundaki, 9,50 metre enindeki gövdesi ve 75 metre yüksekliğinde yelken direğiyle oldukça farklı bir görünüme sahip. Yalın ve belirgin gövde hatları, narin görünümüyle tezat; devasa, güçlü ve gelişmiş bir arma donanımı ve kolay kumanda edilebilme özelliğiyle tamamlanıyor. ▶





Teknenin tam ortasında konumlanan kapalı yaşam alanı ve arkasındaki korunaklı havuzluktan yükselen kokpit alanı, tekneyi kumanda ederken aynı zamanda sosyalleşme imkânı da sunuyor.





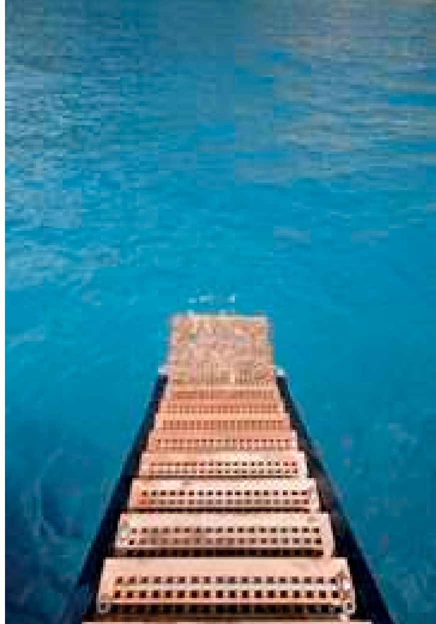
Ed Dubois: "İnovatif ve standart dışı bir tasarım isteyen tekne sahibini dışbükey borda çalımı, yükseltilmiş kokpit ve güçlü bir arma donanımıyla ulaşılan yüksek performans sayesinde tatmin etmeyi başardık."











YELKEN KEYFİNDE ZİRVE

Ngoni'ye özel olarak üretilen Rondal'in 75 metre yüksekliğe ulaşan karbon arma donanımı ve vinç sistemi, 853 metrekarelik ana yelkeni taşıyor. Üstün bir yelken performansına sahip olan tekneye yerleştirilen sensörler sayesinde tüm jibbing, tracking ve furling sistemleri, yelken özellikleri ve seyir performansını dijital göstergelerden takip etmeyi mümkün hale getiriyor. North Sails'in 3Di malzemeyle özel olarak ürettiği kare formlu ana yelken, Ngoni'ye inovatif bir özellik kazandırıyor. 1.097 metrekarelik Code 0 yelken ve 2.240 metrekarelik balon yelken "Beast" (canavar) lâkaplı tekneyi 17 knot'lık seyir hızına ulaştırıyor. ▶




Üst güverte salonu


Rick Baker'ın tasarladığı kapalı yaşam alanları ilhamını "Az, çoktur" felsefesinden alan minimalist bir kurguya sahip. Tekne, parlak lake, masif ceviz ağacı, tik ve İtalyan mermerleriyle giyiniyor.

İNOVATİF TASARIM

Ngoni'nin yaratıcısı Ed Dubois tasarımın çıkışını ve detayları şöyle özetliyor: "Tekne sahibi hızlı ve etkileyici bir yelkenli istiyordu. Yelken performansı artarken, konfor ve lüksünden de taviz vermek istemiyordu. İlk yaptığım çizimi beğenmedi ve beni klasikleşmiş tasarım kalıplarının dışında daha inovatif bir tasarıma yöneltti. "Az, çoktur" felsefesinden yola çıktığım kurguda dışbükey borda çalımı, yükseltilmiş kokpit ve üst gövde yapısı, güçlü bir arma donanımıyla da birleşince onun kalbini kazanmayı başardık." Kariyeri boyunca 100'ün üzerinde tekne tasarlayan Ed Dubois, Ngoni üretim aşamasındayken hayata veda etti. Son eserinin suyla buluşmasını göremese de, bu hayal gibi projenin hayata geçmesi onu mutlaka gururlandırmıştır.

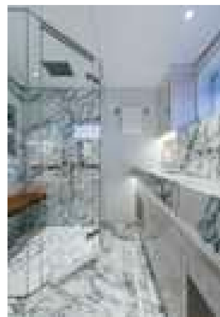
KONFORLU YAŞAM ALANLARI

Yenilikçi bir yelkenlinin iç mekân ve dekorasyon kurgusu da şüphesiz sıra dışı olmalı. Daha önce müşteri için birçok proje hayata geçiren tasarımcı Rick Baker ve Paul Morgan, Ngoni ile ilk defa bir yatı tamamen tasarlama görevini üstlenmişler. Her parçası yata özel olarak üretilen dekorasyonda modern ve minimalist kurgu kıvrımlı hatlarla tamamlanmış. Ana güvertede yarı kapalı bir havuzluk alanıyla girilen salon, heyecan verici bir seyir gününün sonunda dinlenmek için tasarlanmış. Denize doğru konumlandırılmış geniş bir kanepe, 10 kişilik yemek alanı ve bar bölümüyle sosyalleşme alanına dönüştürülmüş. Alt güvertede tekne sahibinin çalışma odası, spor alanı, giyinme odası ve uyku alanından oluşan özel kamarası dışında biri double VIP, diğeri twin yataklı iki kamara daha bulunuyor. Güverte burnundaki geniş ve düz alan güneşlenme ve dinlenme amaçlı kullanılırken, çift dümenli kokpit alanının arkasında geniş güneşlenme minderleri ve şezlonglar deniz keyfini artırıyor. Hidrolik olarak açılan merdivenler ve iskele yüzme keyfine konfor katıyor. ▶



Master suit içindeki gym






Mürettebat kamarası


Üst güverte salonu



Rick Baker'ın tasarladığı kapalı yaşam alanları ilhamını "Az, çoktur" felsefesinden alan minimalist bir kurguya sahip. Tekne, parlak lake, masif ceviz ağacı, tik ve İtalyan mermerleriyle giyiniyor.

İNOVATİF TASARIM

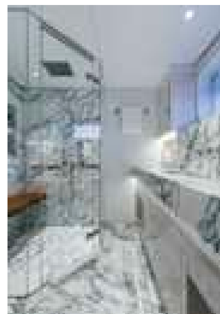
Ngoni'nin yaratıcısı Ed Dubois tasarımın çıkışını ve detayları şöyle özetliyor: "Tekne sahibi hızlı ve etkileyici bir yelkenli istiyordu. Yelken performansı artarken, konfor ve lüksünden de taviz vermek istemiyordu. İlk yaptığım çizimi beğenmedi ve beni klasikleşmiş tasarım kalıplarının dışında daha inovatif bir tasarıma yöneltti. "Az, çoktur" felsefesinden yola çıktığım kurguda dışbükey borda çalımı, yükseltilmiş kokpit ve üst gövde yapısı, güçlü bir arma donanımıyla da birleşince onun kalbini kazanmayı başardık." Kariyeri boyunca 100'ün üzerinde tekne tasarlayan Ed Dubois, Ngoni üretim aşamasındayken hayata veda etti. Son eserinin suyla buluşmasını göremese de, bu hayal gibi projenin hayata geçmesi onu mutlaka gururlandırmıştır.

KONFORLU YAŞAM ALANLARI

Yenilikçi bir yelkenlinin iç mekân ve dekorasyon kurgusu da şüphesiz sıra dışı olmalı. Daha önce müşteri için birçok proje hayata geçiren tasarımcı Rick Baker ve Paul Morgan, Ngoni ile ilk defa bir yatı tamamen tasarlama görevini üstlenmişler. Her parçası yata özel olarak üretilen dekorasyonda modern ve minimalist kurgu kıvrımlı hatlarla tamamlanmış. Ana güvertede yarı kapalı bir havuzluk alanıyla girilen salon, heyecan verici bir seyir gününün sonunda dinlenmek için tasarlanmış. Denize doğru konumlandırılmış geniş bir kanepe, 10 kişilik yemek alanı ve bar bölümüyle sosyalleşme alanına dönüştürülmüş. Alt güvertede tekne sahibinin çalışma odası, spor alanı, giyinme odası ve uyku alanından oluşan özel kamarası dışında biri double VIP, diğeri twin yataklı iki kamara daha bulunuyor. Güverte burnundaki geniş ve düz alan güneşlenme ve dinlenme amaçlı kullanılırken, çift dümenli kokpit alanının arkasında geniş güneşlenme minderleri ve şezlonglar deniz keyfini artırıyor. Hidrolik olarak açılan merdivenler ve iskele yüzme keyfine konfor katıyor.


Master suit içindeki gym






Mürettebat kamarası


Master suit


Master suit içindeki çalışma odası

ÜSTÜN TEKNİK DETAYLAR

Ngoni geniş yelken alanının yanı sıra, 1 MTU (8V 2000 M72) 966 beygir gücünde motoruyla da rüzgârsız günlerde seyir keyfini, benzerlerine göre yüksek bir performansla sürdürüyor. 12 knot'lık seyir hızında 4 bin deniz mili menzile sahip. Su çekimi hidrolik T-Keel omurga sayesinde 8,10 metre'den 5,30 metre'ye kadar çekilebiliyor. 30 bin 307 litrelik yakıt, 10 bin litrelik temiz su kapasitesine sahip tekne, okyanusları keşfetmeye ve uluslararası yarışlarda kıyasıya mücadeleye hazır.

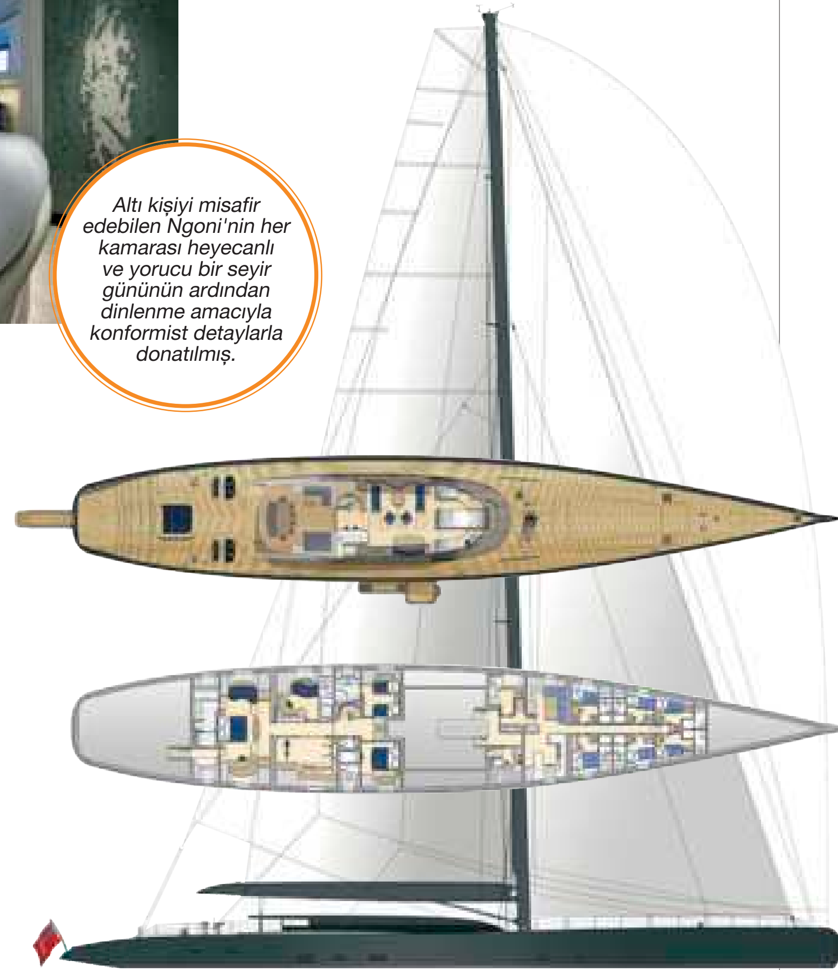



Guest suit

Altı kişiyi misafir edebilen Ngoni'nin her kamarası heyecanlı ve yorucu bir seyir gününün ardından dinlenme amacıyla konformist detaylarla donatılmış.


Misafir kamarası


Master suit'in banyosu



NGONI

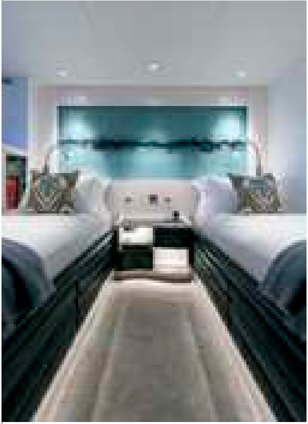
Tam Boy 58 m
Genişlik 9,54 m
Su çekimi 5,30-8,10 m
Deplasman 396.000 kg
Seyir hızı 12 knot (motor)
En yüksek hızı 17 knot
Toplam yelken alanı 4.190 m²
Motor 966 bg MTU
Kamara 1 master suit+1 double+1 twin kamara ve 5 double mürettebat+1 kaptan kamarası
Yakıt kapasitesi 30.307 lt
Temiz su kapasitesi 10.000 lt
İletişim www.royalhuisman.com


Master suit


Master suit içindeki çalışma odası

ÜSTÜN TEKNİK DETAYLAR

Ngoni geniş yelken alanının yanı sıra, 1 MTU (8V 2000 M72) 966 beygir gücünde motoruyla da rüzgârsız günlerde seyir keyfini, benzerlerine göre yüksek bir performansla sürdürüyor. 12 knot'lık seyir hızında 4 bin deniz mili menzile sahip. Su çekimi hidrolik T-Keel omurga sayesinde 8,10 metre'den 5,30 metre'ye kadar çekilebiliyor. 30 bin 307 litrelik yakıt, 10 bin litrelik temiz su kapasitesine sahip tekne, okyanusları keşfetmeye ve uluslararası yarışlarda kıyasıya mücadeleye hazır.

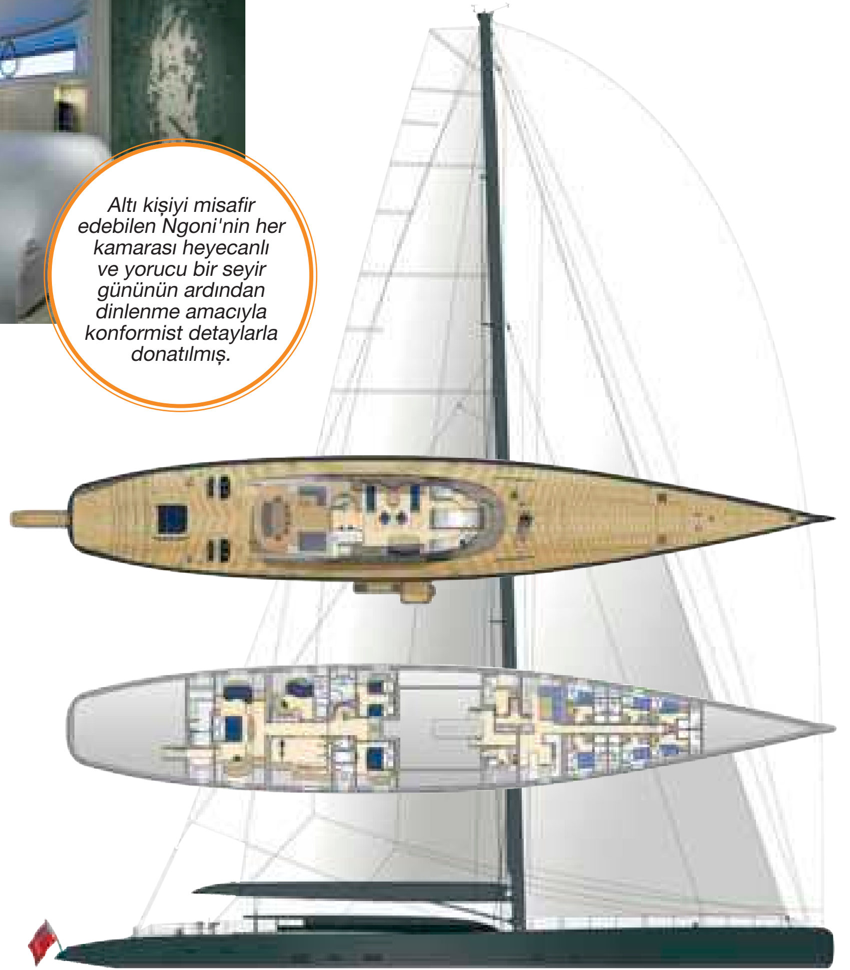



Guest suit

Altı kişiyi misafir edebilen Ngoni'nin her kamarası heyecanlı ve yorucu bir seyir gününün ardından dinlenme amacıyla konformist detaylarla donatılmış.


Misafir kamarası


Master suit'in banyosu



NGONI

Tam Boy 58 m
Genişlik 9,54 m
Su çekimi 5,30-8,10 m
Deplasman 396.000 kg
Seyir hızı 12 knot (motor)
En yüksek hızı 17 knot
Toplam yelken alanı 4.190 m²
Motor 966 bg MTU
Kamara 1 master suit+1 double+1 twin kamara ve 5 double mürettebat+1 kaptan kamarası
Yakıt kapasitesi 30.307 lt
Temiz su kapasitesi 10.000 lt
İletişim www.royalhuisman.com

ARZUM ONAN

Gösterişten uzak denize sıfır bir yaşam





O, tartışmasız Türkiye'nin en güzel kadınlarından biri. 1993'te önce Miss Turkey, ardından Miss Europe seçildi. Bir süre oyunculuk yaptı. Sonra sanatın bambaşka bir dalını, heykeli seçti. Ama tüm bunlarla birlikte bir başka tutkusu daha var: Deniz ve yelkenli ki, ondan hiç vazgeçmedi! Mehmet Aslantuğ ile evliliğiyle birlikte, kendi deyimiyle "daha şiirsel bir forma taşınan" bu tutkuyu, tekne yaşantılarını ve özellikle son yıllarda cesur çalışmalarıyla dikkat çeken heykeltıraşlığını Onan ile teknesinde konuştuk.



Röportaj İREM ORHAN
irem@doganburda.com

Fotoğraflar ÇİĞDEM YURTSEVER

Mevsimin kış ama havanın hiç de soğuk olmadığı ocak ayında Bodrum Marina'da Arzum Onan'ın "Can'la yaşıt, birlikte büyüdüler" dediği "Sevgilim" isimli Beneteau 50 model teknelerinde konuğuz. Tüm samimiyetiyle karşılıyor bizi ve kendine has zarafetiyle de ağırlıyor. Ankara'da kısmen denizden uzak geçen bir çocukluktan sonra maviyle arasındaki bu kuvvetli bağın nasıl oluştuğundan açılıyor konu. Başlıyoruz konuşmaya. Eşi Mehmet Aslantuğ ile su üstündeki yaşamları, oğulları Can, Onan'ın heykele düşkünlüğü ve sanata olan tutkusu derken merak ettiklerimize doğru yelken açıyoruz...

Neredeyse 25 yıllık bir tekne geçmişiniz var ve Mehmet beyle evliliğiniz de 25 yıla yakın. Denizle olan bu iç içelik onunla birlikte mi oluştu?
Babam da denize düşkündü. O da hayattayken ve imkânımız oldukça yazları deniz kenarında geçirirdik hep. O sebeple denize çok da uzak değildim aslında. Hatta şöyle de söyleyebilirim, küçüklükten itibaren edindiğim güzel anılarımın birçoğunu denizle biriktirdim ben. Mehmet'le balayımız dahil teknede geçti ve seyir kültürüyle tanışmış oldum. Yani bu deniz sevgisi onunla birlikte geldi değil de Mehmetle birlikte daha şiirsel bir forma taşındı diyebiliriz. Deniz üstünde olduğumuz zamanlarda hep son derece dikkatliydi. Uzun seyirleri denizden nefret ettirmeden geçirmemizi sağladı. ▶

Hava koşullarına, aile olarak dayanabilme limitlerimize hep özen gösterdi.

İlk teknenizi ne zaman aldınız?

Evlendikten bir yıl sonra 38 feet bir yelkenlimiz oldu. Bu tür yelkenlileri pratik olması dolayısıyla çok seviyoruz. Hatta balayımızda da tercihimiz bu türden bir yelkenliydi ve çok sevmiştik. Onu kiralamıştık tabii.

Mürettebatla mı yoksa dümen sizde olarak mı açılırsınız genelde?

Mürettebatlık bir tekneye hiç niyetlenmedik. Kaptanımız Mehmet'tir fakat yaklaşık 15 yıldır hem denizde yetişmiş, hem de film atölyesinin tüm teknik malzemelerinde Mehmet'in sağ kolu gibi çalışan Tarık adlı bir kardeşimiz var. Mehmet sahada çalışıyorsa, Tarık hem teknede hem de stüdyoda kaptanlık görevini ustalıkla yapar.

"ÖNCELERİ UZUN SEYİRLERE KARŞI MESAFELİYDİM"

Bu kadar yıllık tekne hayatından sonra tek başınıza denize açılacak bilgiye sahip görüyor musunuz kendinizi?

Asla! Kısmen yardım edecek ortalama bilgi ve deneyimler bana yetiyor. Daha fazlasına hiç niyetlenmedim.

Hayatınızda vazgeçemedikleriniz listesinde nerede yer alıyor deniz ve tekne?

Denizin yelken ve tekneyle buluşup hayatıma girmesi, az önce de bahsettiğimiz gibi bizim ilişkimizle yaşıttır. Ama benim de önceleri her ortalama kadın gibi tekneye mesafeli durduğum, bazı seyirlerin gözümde büyüdüğü oldu. Sadece Mehmet'in denizci ruhu, rüzgârla, suyla muhabbeti ve coşkusunun hatırı için katlandığım zamanlar oldu. Fakat epeydir öyle değil. Şimdi rahatlıkla söyleyebilirim ki, ben de artık özlüyor ve çok seviyorum tekneyi.

Oğlunuz Can'ın denizle arası nasıl? Sizin kadar ilgili mi tekneyle?

Can, altı aylık bebekliğinden beridir yaz aylarını teknede geçirdi. Henüz küçükken sizin dergide gördüğü ya da etrafta izlediği motoryatlara bakar, lüks ve hızlarına imrenir, "Baba, bunlardan alalım" derdi. Mehmet de ona güvertedeki binbir çeşit halatı, donanımları ballandırarak anlatır ve "Günü geldiğinde bir yelkenlide büyüdüğün için onur duyacaksın" derdi. Şimdi 18 yaşında bir delikanlı ve aynen öyle düşünüyor.

Tekneyle açılmayı sevdiğiniz rotalar neler?

Kuzey ve Güney Ege baskın diyebilirim. Marmara'yı terk edeli 20 yıl kadar oldu





"Can küçükken geceleri güverteye yatıp, yıldızları sayıp, hayallerimizi paylaşıp, birbirimize sarılarak uyuduğumuz her an benim için tarifsiz birer anı."



Mehmet Aslantuğ, oğulları Can ile teknede



Arzum Onan heykel atölyesinde

galiba. Karadeniz'i ise karadan izlemenin kâfi olduğunu düşünürüm hep. Bir zamanlar Göcek koylarını da epey ziyaret ettik. Yani son zamanlar için İzmir Çeşme Yarımadası'yla Kaş-Kalkan hattı, özellikle bulunmaktan keyif aldığımız güzergâhlar.

"TEKNEDE KAHVALTILARIMIZ RENKLİDİR"

Denizi bu denli seviyorsunuz peki, su sporlarıyla aranız nasıl?
Yaklaşık dört yıl önce sörfe başlamıştım. Sert havalarda değil ama ortalama bir rüzgârda yardıma ihtiyaç duymadan gidip, gelebiliyorum artık. Su kayağında da kendime göre fena sayılmam. Kışın bile yüzmeyi bırakmamaya çalışıyorum ama yazın hemen hemen her gün yüzerim.
Yat yarışlarına katıldığınız da oldu mu hiç? Ya da daha çok keyif için mi tekneyle açılanlardansınız?
Hiç katılmadım. Keyfime düşkünüm galiba...
Teknede mutfağa girer misiniz? Yapmayı en sevdiğiniz yemekler neler?
İşte oraya rahatlıkla girerim. Kahvaltılarımız renklidir. ▶



"Küçüklüğümden itibaren edindiğim güzel anılarımın çoğunu denizle biriktirdim ben. Fakat Mehmet hayatıma girdi ve seyir kültürüyle tanıştım."

Yemek olarak da teknenin vazgeçilmezi makarna çeşitleri favorilerimizden oluyor.

Deniz üzerinde başınızdan geçen unutamadığınız bir anı var mıdır?

Sakarlıklarım yüzünden başıma gelen ufak tefek kazalar acılı anılarımdan bazıları olabilir. Diğer taraftan özellikle Can küçükken geceleri güverteye yatıp, yıldızları sayıp, hayallerimizi paylaşıp, birbirimize sarılarak uyuduğumuz her an benim için tarifsiz birer anı.

Geçmişte bir buçuk sene kadar tiroit kanseri tedavisi gördünüz. Bu süreç hayatınızı nasıl etkiledi, neler değişti?

İnanın çok önemsemedim. Dolayısıyla hastalığı yaşarken de bu bilinçte olduğum için sahip olduğum değerleri algılama biçimim de değişmedi. İnsanların yaşadığı ne acı hikâyeler var. Tüm bunların yanında benim başıma gelen sadece -üst başlıkta- kanser. Kolay olduğunu söyleyemem elbette ama tevekkül sahibi olmanın önemini ve hayatımıza etkisini biliyorum. Ayrıca bu süreçte Mehmet'in desteği ve ilgisini de asla unutamam. Bu kadar kolay atlatmamda etkisi muhakkak...

YENİ SERGİ GELİYOR

Uzun zamandır sinemada ve televizyonlarda göremiyoruz sizi. Bir sürpriz yapıp dönmeyi düşünür müsünüz?

Çalışma saatleri, hikâyelerde ortalama algıyı yönetmeyi hedefleyen basit anlatımlar ve sistemin hoyratlığı zaman içinde televizyondan iyice uzaklaşmama sebep oldu. Tüm bunlara rağmen kendi atölyemizden tasarladığımız işlerde bu mümkün tabii. Fakat heykel uzun zamadır benim için bir yaşam tarzı. Orada kendimi ifade biçimim, bireysel üretimden almış olduğum haz, verdiğim emek bambaşka. Durum böyle olunca da bir seçim yapmam gerekse düşüneceğimi zannetmiyorum.

Özellikle son 15 yıldır heykelle yakından ilgilisiniz ve hatta yakın zaman için bir sergi hazırlığında olduğunuzu biliyoruz. Biraz bahseder misiniz?

Dört sene önce "DOKUZ" adını verdiğim ilk kişisel sergimi açmıştım. Şimdiyse hazırlığı içinde olduğum yeni sergim, elim yettiğince, "Uygarlığın Beşiği" olarak, Dünyanın kültür mirasına olağanüstü katkı sunmuş, toprağına taşına binlerce yılın öyküsünü işlemiş bir coğrafyada; hâlâ aydınlatılmamış, ipotekli bir yaşamın kıyısında tutulan kadınlara atfettiğim bir çalışma olacak.

Yaratım süreciniz nasıl gelişir? Nelerden beslenirsiniz?

Toplumsal ya da bireysel olarak etkilendiğim her olay çamurla olan ilişkime yansıyabilir. Heykelde mesaj kaygısı olmayan, soyut çalışmalarımda bile bakan kişiye bir duygu bırakabilen, ruhu olan işler yapmak en önemli gayem. Önce çamurdan ne yapacağıma karar verip, kabaca formunu oluşturup sonra onun hangi materyalle buluştuğunda daha etkili olacağına emin olduktan sonra yapım sürecine başlıyorum. Ve bu süreci daha çok geliştirmek için de yaratıcı desen dersleri alıyorum. 15 yılı geride bırakmış olmama rağmen öğrenme sürecim halen devam ediyor gördüğünüz üzere...

Yaptığınız her işte hep özenli ve titizsiniz. Başarının sizdeki anlamı nedir?

Başarının son derece göreceli olduğu zamanlar yaşıyoruz. Algıda, popüler olmakla başarı arasındaki makas iyice daraldı ne yazık ki, özellikle de sanatta! Gerçek başarının tesadüf olmadığını, her başarının arkasında önemli oranda gayret ve çabanın olduğunu düşünüyorum. Belki de ▶

"Heykel, uzun zamadır benim için bir yaşam tarzı. Orada kendimi ifade biçimim, bireysel üretimden aldığım haz, verdiğim emek bambaşka."





"Gerçek başarının tesadüf olmadığını, her başarının arkasında önemli oranda gayret ve çabanın olduğunu düşünüyorum. Belki de heykel yolculuğumun bana öğrettiği yegâne gerçeklerden biri de budur."

heykel yolculuğumun bana öğrettiği yegane gerçeklerden biri de budur.

Son dönemde kültür sanatla ilgili etkinlikler arttı. Bu gelişimi ve artan ilgiyi nasıl değerlendiriyorsunuz?

Eğer öyleyse ne mutlu! Çünkü tersi durumda toplum olarak sanattan gittikçe uzaklaştığımızı görmek üzer. Sanat okumuş yeni nesil ve sanata gönül vermiş insanların daha çok desteklendiğini görmek gerçekten ümit verici olur. Sadece maddi anlamda değil; fuarlar, galeriler, bireysel çalışmalar büyük kitleler tarafından iltifatlandırılmalı ki, sanatçı hem kendini geliştirmek hem de daha çok eser üretebilmek için teşvik edilebilsin ve uluslararası alana daha çok sayıda sanatçı çıkabilsin.



VIRTUS 44



Under Construction
44 m Steel & Aluminium



SHIPYARD
Evliya Çelebi Mahallesi.Tersaneler Cad.
Nuh Sanayi Sitesi.
A blok.No:1 34944 Tuzla-İstanbul

www.mengiyay.com

OFFICE
Postane Mahallesi. Rauf Orbay Caddesi
Ara Sokak. No:4 Tel : (+90) 216 447 43 40

CAYMAN S450

Her havada

İtalyan Cayman Yachts'ın kurucusu Luigi'nin oğlu Paulo Prosperi tarafından dizayn edilen S450, Cannes Yachting Festival 2017'de sergilendiğinde dikkatleri çekmiş ve Avrupa'da rakipleri arasında öne çıkmıştı. Modern çözümlerin sunulduğu 14 metrelik bu pratik tekne "sports cruiser" tutkunlarını, özellikle yakıt ve performans verilerine bakıldığında, mutlu edecek özellikler taşıyor. ▸

Yazı AYÇA GÜÇLÜTEN, Fotoğraflar CAYMAN YACHTS ARŞİVİ



konforlu seyir



Boy 14 m
En 4,05 m
Fiyat 445.000 Euro
Temmuz 2018 Teslim!







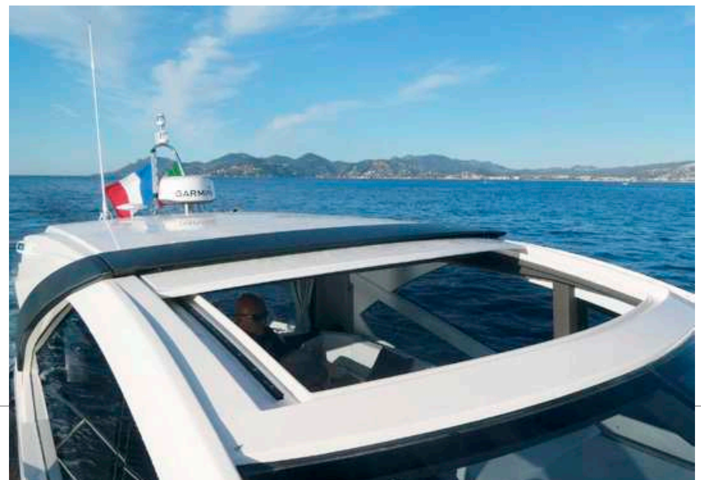
Açık alanların yerleşim düzeni. Çift kişilik çekyatlı mobilyalarla donatılmış büyük kokpit ve açılır pencere ile arka havuzluğun yekpare bir şekilde teknenin içiyle dışının entegrasyonunun sağlanmış olması da etkileyici.



Bir sports cruiser seçme aşamasında bu tarz tekneleri sevenlerin dikkat ettiği belli başlı özellikler vardır. Ekonomik yakıt tüketimine rağmen etkili performans, güçlü gövde ve menzil gibi. Talep ve ihtiyaçlarını iyi analiz edenler bu kriterleri göz önünde bulundurarak doğru seçimi muhakkak yaparlar. Cayman S450 ile yapılan testler, bu teknelerin alıcıları için umut vadediyor.

Cayman S450'ye bindiğinizde güçlü bir şekilde hissettiğiniz ilk şey, açık alanların yerleşim düzeni. Çift kişilik çekyatlı mobilyalarla donatılmış büyük kokpit ve açılır pencere ile arka havuzluğun yekpare bir şekilde teknenin içiyle dışının entegrasyonunun sağlanmış olması da etkileyici. Ayrıca geniş tutulmuş platform çok rahatlıkla bir botu barındırabilecek ölçülerde planlanmış. Teknenin tavanı, ince ve sertleştirilmiştir karbon sarma bir rollbar ile süslenmiş. Bu da yapısal olarak açılır tavanı güçlendirirken, hoş bir görsel etki de bırakıyor. ▶






Salon


Banyo

İç mekânlardaki rafine tasarım yaklaşımı fonksiyonellikle birleştirilmiş. Cayman S450, oturma ve yemek düzeni de göz önüne alındığında tam bir aile teknesi.


Ana Kamara


Kumanda mahali

İÇ YERLEŞİMDE FONKSİYONELLİK

İç mekânlar özellikle rafine dizayn edilmiş. Bunu tekneye özel imal edilmiş Alpi ceviz mobilyaların tercih edilmesinden de görebiliyoruz. Ayrıca pervazlar ve süpürgelikler için masif ahşap kullanılmış ve tüm dolaplar İtalyan ustalar tarafından yine tekneye özel olarak elde yapılmış.

Salonda bulunan yemek odası ve oturma bölümü mobilyaları fonksiyonel şekilde planlanıp yerleştirilmiş. Ve tam kokpit camının önüne bir de güneşlenme platformu yaratılmış ki, sport cruiser'larda pek de görmeye alıştığımız bir tasarım yaklaşımı değil.

Teknenin içine kamaralara girince, kendi banyosu olan ana kamara teknenin tam ortasında, tüm genişlik kullanılarak ve minimum sallantı düşünülerek planlanmış. Bunun yanı sıra yine günlük de kullanılabilecek banyosuyla bir VIP kamara özenle yerleştirilmiş.

Kamaraların arasında ise mutfak ve ikinci bir yemek alanı da yer alıyor. Böylelikle iki çocuklu bir aile denize çıktıklarında ya da teknede mürettebat olması durumunda bile rahatlıkla iki farklı yemek düzeni kurulumu hedeflenmiş.

SERT HAVALARIN DA TEKNESİ

Teknenin test sonuçları incelediğinde şu sonuçlar dikkat çekiyor: Sakin bir denizde seyredilmesine rağmen Cayman S450 kendisine yarattığı dalgaları çok yumuşak bir şekilde yararak yoluna devam edebiliyor. Yani çok daha sert havalarda bile konforlu bir seyahat etme imkânı vadediyor.

Cayman S450'de sıfır hız ve dinamik kullanılabilen Seakeeper 3 stabilizatör sistemi de var. 12V doğru akım sistemine bağlı iki adet 80Ah akü sayesinde jeneratör kullanımına ihtiyaç duyulmadan çalışan stabilizatör, farklı sensörler sayesinde teknenin içinde bulunduğu deniz koşullarına göre gerçekten büyük bir konfor içinde kullanılmasını sağlıyor.

Paolo Prosperi tarafından dizayn edilen tekne, özellikle Volvo IPS'lerle donatılmış olması, bu sayede güçlü performansı ve yakıt tüketimi avantajı sunmasının yanında cazip fiyatıyla da rakipleri arasında öne çıkacağını gösteriyor. 2017'nin son çeyreğinde Atölye Kazaz tarafından Türkiye distribütörlüğü alınan İtalyan markanın bu avantajlı teknesiyle yakında Türk sularında daha fazla karşılaşacağız gibi görünüyor. ⎈



CAYMAN S450

Boy 14 m	**Seyir hızı** 24 knot (saatte 90 litre yakıt)	**Kamara** 2
Genişlik 4,05 m	**En yüksek hız** 35 knot	**Kategori** B/12
Su çekimi 1,20 m	**Yakıt kapasitesi** 1500 litre	**Üretici** Flag Marin Grup (İtalya)
Ağırlık 14 ton	**Su kapasitesi** 300 litre	**İletişim** www.atolyekazaz.com
Motor 2x435 bg Volvo IPS 600		
Motor (opsiyon) 2x375 bg IPS 500		

COGNOSCENTE
Zamanın ötesinde

Röportaj İREM ORHAN, irem@doganburda.com

Tasarımda içinde 'en'leri barındıran fütüristik, vahşi, etkileyici fikirlerden yola çıkıyor Armağan Çakır ve "Tıpkı bir heykeltıraşın elinde şekil alan eserler gibi gelişiyor bende projeler" diyerek tasarım süreçlerini özetliyor. Genç ve başarılı tasarımcıdan 18 metrelik motoryat konsepti Cognoscente'yi dinledik.


Armağan Çakır tarafından tasarlanan 'Megalodon' isimli explorer


Çakır'ın diğer bir tasarımı 110 metrelik 'New World Order'

Öğrencilik hayatında sürekli çizimler yapan, uzay, otomobil ve yatlar üzerine dergiler okuyan, teleskobuyla gökyüzünü izleyen Armağan Çakır, ailesi ve öğretmenleri tarafından hep desteklenmiş. Lise bittikten sonra Yeditepe Üniversitesi Endüstri Ürünleri Tasarımı bölümüne girip, burada bir yıl okuyup bölümde aradığını bulamayınca İtalya'daki IED (Istituto Europe di Design) Tasarım Akademisi'ne geçmeye karar veren Çakır; "Otomobil ve yat tasarımı eğitimimi orada tamamladım ve meslek üzerine pratik yapma fırsatı yakaladım. Bu, tam olarak aklımdaki şeydi" diyor. Genç tasarımcı ile henüz çok yenisi olduğu tasarım evreni, "Officina Armare markası altında ilk göz ağrım" dediği hibrit motoryat konsepti Cognoscente üzerine konuştuk.

Yat tasarımcısı olma fikri nasıl gelişti?
Özgür ruhlu biriyim, yat ve denizcilik hayatıyla iç içe büyüdüm. O yüzden deniz hayatı benim için çok değerli. Fakat yat tasarım dünyasına girişim de oldukça ilginç. Üniversitede dönemi tamamlamak için kredi eksiğim ve kısıtlı bir sürem vardı. Tamamlamak için yapabileceğim etkinliklerden biri de tasarım yarışmasına katılmaktı. Şans eseri yat tasarım ödülleri karşıma çıktı. Ben de hazırlandım ve katıldım. Dönemi tamamlamıştım. Ertesi hafta dereceye girdiğimi ve ödül aldığımı bildirdiler. Sonrasında Monaco Yacht Show'da ödülümü aldım. Kendimi sektörün içinde bulmak ve büyük tasarımcılarla tanışmak heyecan vericiydi. Bu olay beni yat tasarımı konusunda hırslandırdı ve bunun kalıcı bir parçası olmak istedim. Okulu bitirdiğimde kendi projelerim üzerinde çalışmaya başladım.







> "Yenilikçi olmak, zamanın ötesinde ve sıra dışı sayılabilecek şeyler tasarlamak temel çıkış noktalarım."

Çok geçmeden de kendi tasarım stüdyonu kurdun.
Evet. 2017 yılı başında Officina Armare'yi kurdum. Markalaşma yolunda attığım ilk adımım buydu. Bir yılı aşkın süredir devam ediyorum. Rahat ortamlarda çalışmayı tercih ediyorum. Antalya ve Milano'da home office ortamında yürütüyorum işlerimi. Benim dışımda 3D modellemelerimi yapan arkadaşım M. Fatih Uçar ile birlikte çalışıyorum, yani oldukça küçük bir ekibiz diyebilirim.

Marka isminin hikâyesine değinelim biraz da...
Kendi projelerim üzerinde çalışmaya başladığım ilk anlarda daha kimlik niteliğinde kullanabileceğim bir marka ismine ihtiyacım olduğunu biliyordum. Bunun sonucunda Officina Armare ismini bulduk ve bunda da karar kıldık. İsmimi andırması, denize açılmaya hazırlamak, güçlendirmek anlamına gelmesi ve içinde Latincede deniz anlamına gelen 'mare' bulunması benim için oldukça anlamlı. Renk olaraksa favori rengim lacivert ile bütünleşince ortaya her şeyiyle içime sinen bir marka çıktı.

Tasarım ve projelendirme aşamaların nasıl ilerler?
Boyut, tarz ve spesifikasyonları belirledikten sonra öncelikle içinde 'en'leri barındıran basit fikirlerden yola çıkıyorum. En fütüristik, en vahşi, en etkileyici gibi. Geri kalanında doğaçlama yapıyorum. Tıpkı bir heykeltıraşın elinde şekil alan eserler gibi gelişiyor bende projeler. Sonrasında ise gelişmekte olan projeyi gerçek ortamlarda detaylandırıp doğayla bütünlük içinde olmasını sağlıyorum. Oldukça eğlenceli fakat zihinsel olarak da son derece yorucu bir süreç olduğunu söyleyebilirim.

Tasarımlarının kendine has bir karakteri var. Kendi çizgini bir de senden dinlesek?
Her tasarımcının olduğu gibi benim de temel aldığım ve etkilendiğim bazı ilkeler var. Yenilikçi olmak, zamanının ötesinde ve sıra dışı sayılabilecek şeyler tasarlamak temel çıkış noktalarım ve tasarımlarımın niteliğini oluşturan kriterler diyebilirim. Bazı kalıplaşmış kavramlardan sıyrılarak projeye bu ilkelerle yaklaşmak ve yenilikçi çözümler aramak onu kesinlikle başka boyutlara taşıyor ve etkileyici sonuçlara ulaştırıyor. Bu da tasarımlarımın ana karakterini oluşturuyor.

Profesyonel anlamda tasarladığın ilk yatın 'Cognoscente'den bahsedelim biraz da...
Her tür ve boyuttan teknelere ait çalışmalarım var ama asıl ilgi odağım sürat tekneleri ve tenderlar. Küçük ▶



ebatlara büyük ve göz alıcı detaylar sığdırmayı seviyorum. Bunun örneklerinden biri, Officina Armare markası altında ilk göz ağrım olan Cognoscente, hibrit motoryat konsepti. Güçlü ve yenilikçi bir tasarıma sahip olmanın yanı sıra doğayla bütünlük içinde bir proje. Yatı oluşturan unsurlardan bazıları yeni jenerasyon tasarım dili, teknolojik gelişmeler ve yeni çözümler diyebilirim. Bu proje üzerinde çalışırken ilham kaynağım ise Apollo Uzay Programı'ydı. Böyle bir olayın, tarihe etkisi, insanların bakış açısını değiştirmiş olması, bizi sınırları zorlamaya itmesi ve döneminde kullanılan teknolojinin öncüsü olması hayli ilgi çekici. Ben de bu unsurları elimden geldiğince projeye yansıtmaya çalıştım. 60 feet boyutundaki yatta, bir adet master ve iki adet misafir kamarası bulunuyor. Yatın üst gövdesinde grafen maddesinden yararlanıldı, bu sayede oldukça hafif, güçlü bir gövde üzerinde solar enerji üretimi ve enerjiyi yüzey içerisinde depolamak mümkün. Bu maddenin çelikten binlerce kat güçlü olması, benzer maddelerden çok daha hafif olması direncin etkisini azaltması en önemli özelliklerinden. İki adet 150 kW elektrik motoru ile teknenin seyir hızı 26 knot'a kadar ulaşabiliyor. Konseptin önemli detaylarından bir diğeri ise tamamen kendine ait bir drone'a sahip olması. Arama, keşif ve kurtarma üzerine rol oynayan drone ile sörf yapmak da mümkün. Konseptin iç kısmı ise tamamen kişiselleştirilebilir. Özellikle kıç güvertesindeki kullanım alanı puzzle gibi birbirine geçen parçalardan oluşuyor. Yani tamamen kişiselleştirilip, kullanıcının istekleri doğrultusunda yapılandırılabilir. Aynı zamanda markanın renk sembolü haline gelen 'lacivert' de konsepte asil, aynı zamanda çarpıcı bir görüntü katıyor.



"İki adet 150 kW elektrik motoru ile teknenin seyir hızı 26 knot'a kadar ulaşabiliyor. Konseptin önemli detaylarından bir diğeri ise tamamen kendine ait bir drone'a sahip olması."

COGNOSCENTE

Malzeme Alüminyum / Grafen
Tam boy 18,00 m
Su hattı boyu 17,80 m
Genişlik 5,00 m
Su çekimi 1,40 m
Ağırlık 30.000 kg
Kamara 2+1
Motor 2x900 bg D-13 Volvo Penta / 2x150 kW Electric Engine
Seyir hızı 26 knot (Dizel Seyir) 16 knot (Elektrik Seyir) Max hız 30 knot
Yakıt Kapasitesi 2.800 lt
Su kapasitesi 800 lt
İletişim www.officinaarmare.com

Yaratıcılığını neler besliyor?
Uzay, doğa ve teknoloji bana hep ilham kaynağı olmuştur. Bir tasarımcının ilham alabileceği en temel unsurlar doğada zaten mevcut. Asıl önemli olan realist bir bakış açısı ve doğru yöne odaklanabilmek. Sonrası ise güncel teknoloji ve gelişmelerden yararlanıp bunlar ile mantıklı bir bağ, bütünlük oluşturmak. Ben aynı zamanda otomobil tutkunuyum, ikon haline gelmiş otomobillerden veya markalardan ilham alarak yola çıktığım projeler de oluyor. Syd Mead gibi kendime idol olarak aldığım fütürist tasarımcılar var. Onların çalışmalarını detaylı olarak incelemenin ve mantığını benimsemenin beni oldukça geliştirdiğini düşünüyorum.

Dünya çapında tanınan bir tasarımcı olmak konusunda genç bir Türk tasarımcı olmanın avantaj ve dezavantajları neler sence?
En büyük avantajı ülkenin konumu ve sahip olduğumuz kültürel geçmişimiz diyebilirim. Tarihimizin, bize bırakılan kültürel, sanatsal ve mimari değerlerin oldukça geniş olması en pozitif etkenlerden. Diğer yandan kaliteli bir tasarımcının yetişebileceği ortamlar, tasarım konusunda ülkemizdeki bilinç ve bunun için verilen eğitim, tasarımda lider olan diğer ülkelere göre maalesef çok zayıf ama bunun için atılan adımlar ve güzel gelişmeler de yok değil.

Türkiye'den ve dünyadan işlerini ilgiyle takip ettiğin tasarımcılar var mı?
Elbette. Özellikle Francesco Paszkowski ve Espen Oeino'yu yakından takip ediyorum, sanıyorum ortak noktaları yenilikçi olmaları. Hatta Espen ile tanışıp muhabbet etme fırsatımız oldu. Okulda ödül alan tasarımımda jürilik yapmıştı ve oldukça pozitif yorumları oldu benim için. Böyle olumlu şeyleri ondan duymak beni onore etti.



RUHAT ATAÖZDEN, ruhat.21@gmail.com
Fotoğraflar ÇİĞDEM YURTSEVER, SİNAN ÖZER ARŞİVİ

Ege'nin 'terzi'si SİNAN ÖZER

Bu röportajı sevgili Sinan'la yeni yılın ilk günü Erzurum Palandöken'de karda yürüyüş esnasında yaptık. Evet, karların üstünde tekneleri konuştuk. Çünkü Ege Yatçılık ve Turizm şirketinin sahibi Sinan Özer için tekneciliğin mevsimi yok. Kışları üretiyor, yazları geziyor. Yatçılığın en deneyimli isimlerinden biri olan Sinan Özer bu ayki konuğumuz.

Tesadüf eseri girdiği sektörde Türk ve dünya yatçılığında, özellikle megayat yapımında, bir duayen olmayı başarmış bir isim Sinan Özer. Yurtdışından aldığı ödüller de motivasyonu olmuş. Sinan Özer'le ilgili anlatacak, kendisi hakkında yazacak çok şey var. Özer'in geçmişi ve bugünü öyle renkli ki, burada okuyacaklarınız denizin içinde dopdolu bir hayatın sadece özeti.

Tekne işine nasıl başladın?
1974-75 yıllarında. O sıralarda ben daha üniversite ikinci sınıftayım ve bir tekstil firmasında yarı zamanlı çalışıyorum. Patronların tanıdığı bir Fransız kaptan geldi şirkete ve "Ben burada yatçılık işleri yapmak istiyorum. Siz de girer misiniz bu işe?' dedi. Bana "Sen yap bu işi" dediler. Enteresan geldi , kabul ettim. Kaptan, Fransa'da Monaco Prensi Rainier'in 30 metrelik teknesini satın almış. MOONEAM adı. Kuğu gibi müthiş bir yelkenli. Teknenin toparlaması, boyanması gibi işleri 1976'ya kadar sürdü. Sonra bir gün beni aradı ve "Ben Fethiye'ye geliyorum. Orada beni karşılar mısın?" dedi. Ben de gittim. Gezdireceğim misafirler Jean-Marie Le Pen ve kızı Marine Le Pen'di. Böyle başladık.

İstanbul'da okurken rehberlik de yapıyordun. Yatçılık onun için ilgini çekmiş olabilir mi?
Belki de. Rehberlik yaparken daha çok Amerikalıları gezdirdim. Kendi Murat 124'ümle iki-üç kişilik grupları gezdiriyordum. Sonra yatçılıkta da aynı şekilde çok güzel dostluklar kurdum. Kimleri gezdirmedim ki; Ira von Fürstenberg, Bianca, Mick Jagger, Rudolf Nureyev...
Bodrum'a ne zaman yerleştin?
1976'da. O zamanki İtalyan kız arkadaşımla, köpeğimizi de alıp arabayla Bodrum'a geldik. Ailem, İstanbul'daki dostlar, akrabalar herkes şokta. Dedikodu şöyle: "Sinan, parlak bir öğrenciydi. Boğaziçi'ni bitirmiş, şimdi Bodrum'a yerleşmiş, kayıkçı olmuş." O zaman Bodrum köy gibi bir yer, araba falan yok. Turizm Bürosu var ama İngilizce bilen yok. Ne zaman bir yabancı gelse Turizm Müdürü Emine Hanım, beni çağırıyordu, "Sinan gel adam ne diyor anlamıyoruz" diye.

TURİZM BAKANLARININ DANIŞMANI

Aslında charter'la tekneciliğe adım attın değil mi?
Sahip olduğum ilk şirket Kavos Yatçılık. Birlikte çalıştığım Fransız'ın




Araminta


Diva


Rosa


Nimir

1992'ye kadar ahşap tekneden vazgeçmeyen Sinan Özer, kurucusu olduğu Ege Yat'ta 2001'den bu yana Avrupa standartlarında yatlar üretiliyor.


Olde Salt


Kairos

yurtdışındaki şirketinin adı da Kavos'tu. Şirketimin ismini tescil ettirmeye gittiğimde "Bu isim Türkçe değil" dediler. Ben de "Olur mu abi ya, bu Kayıkçılık ve Onarım Servisi" diyerek durumu kurtardım. 1978'e kadar böyle devam etti, her şey çok güzeldi. Ama '78'de terör başladı ve işler durdu. İş yaptığım Amerikalı turizm acentesi Poe Travel, "Gel buraya bizim yatçılık departmanının başına geç" dedi. Şirketin sahibi Edgar Allan Poe'nun torunu. Amerika'ya gittim. Yaşadığım şehrin valisi de Bill Clinton. Hatta üç defa evinde misafir oldum. O piyano çalarken biz de arkasında şarkı söylemiştik; fotoğraflarımız da var hatta ama maalesef bulamıyorum. 1980'de Türkiye'ye geri döndüm. Şirketin adını 1980'de Ege Yatçılık ve Turizm olarak değiştirdim. Charter, imalat, alım satım yapıyoruz. O zamandan bu zamana hâlâ daha yatçılıkla hemen her işi yapıyoruz.

Uzun müddet de hep ahşap tekne yaptın.

Doğru, 1992'ye kadar. Sonra 34 metrelik sac bir gulet yaptım. Bodrumlular dedi ki "Demirden tekne mi olur? Bu kesin batar." Sac tekne imalatına geçince mühendislik ihtiyacı hissettim. O döneme kadar usta tekneyi yapıyor ve bir imal belgesi yazıyor. Liman başkanı da imzayı atıyor ve tekne denize iniveriyor. Sorumlusu yok. Ben bu teknelerin denize inmesinden önce mühendis kontrolünde imal edilmesi, ▶





mühendisin imzasıyla olması gibi maddeleri yönetmeliğe sokturunca bir sürü tekneci bana cephe aldı. "Eski köye yeni adet, napcen mühendisi gari!" Ben, Barlas Küntay'dan itibaren Erkan Mumcu'ya kadar bütün turizm bakanlarının yatçılık danışmanıydım. Yaptığım 45 metrelik sac tekneyi Dubaili bir şeyhe satınca uluslararası hareket başladı ve dışarıda da tanınmaya başladım.

Böylece uluslararası arenaya adımını attın…

Evet, yaptığım GALILEO isimli 50 metrelik tekneyle o yıl dünya klasmanında 100 megayat içinde 27'nci olduk. Arkasından 57 metre yaptım, MONTIGNE. O da 18'nci oldu. O yıl dünyanın en iyi 10 tersanesinden biri de seçildim. Çok gurur vericiydi aynı zamanda çok da şaşırtıcıydı. Perini Navi, Pendennis gibi dünya devleriyle aynı listedeyiz! 2016'da Dünya Süper Yat Ödülleri'nde 30-40 metre arasında finale kaldık. En iyi yedi tekneden biri olduk. Bir yıl sonra "International Yacht & Aviation Awards" diye bir yarışma var, bizim mesleğin Oscar'ı. Orada yaptığım 34 metre tekneyle dünya birincisi oldum. Venedik Cipriani'de papyonlarımızı taktık, sahneye çıkıp ödülümüzü aldık. Ödülleri fazla ciddiye almıyorum ama hoş bir duygu.





"HOLLANDA'YLA YARIŞIRIZ"

Türkiye'de birçok tersane var ama hepsi sipariş alamıyor. Bunun nedeni nedir?

Türkiye'de bir iş başarılı olmaya başladığı zaman herkes o işi yapmaya kalkar. Bir dönem tanıdığım herkes tekne imalatçısı olmuştu. 2008 krizinde sonra bunlar ayıklandı. Bir de şu var ki, biz ilk tercih değiliz çünkü marka olamıyoruz bir türlü. Marka merakı bütün dünyada var. Ruslar gidiyor metresine 1.5- 2 milyon Euro ödeyip Lürssen'den tekne alıyorlar. O fiyatın yüzde 40'ına aynı kalitede tekneyi ben de yapıyorum. Kullandığımız malzeme farklı değil. Lürssen'in boyasını Türkler yapıyor. İşçilerin çoğu Türk. Kalite konusunda kesinlikle Hollanda'yla yarışırız. Türk mühendisleri birçok yabancı mühendise büyük fark atar. İTÜ ve Yıldız Teknik Üniversitesi mezunları çok çok başarılılar.

Neden biz bu sektörde marka olamadık?

Bunun iki nedeni var: Altyapımızın onlar kadar sağlam olmaması ve devletin bu konuda ciddi bir politikası olmaması. Denizcilik Bakanlığı meselesi 10 yıldır gündemde ama olmadı. Rakamlara da bakalım. Dünyada üretilen megayatların yüzde 40'ını İtalya üretiyor ve 2-2,5 milyar dolar civarında gelir ▶

YENİ | Leader 30 | YENİ | Leader 33 | Leader 36 | Leader 40 | Leader 46



Leader 36HT'yi, CNR Avrasya Boat Show Yeşilköy'de 10-18 Şubat 2018 tarihleri arasında görebilirsiniz.





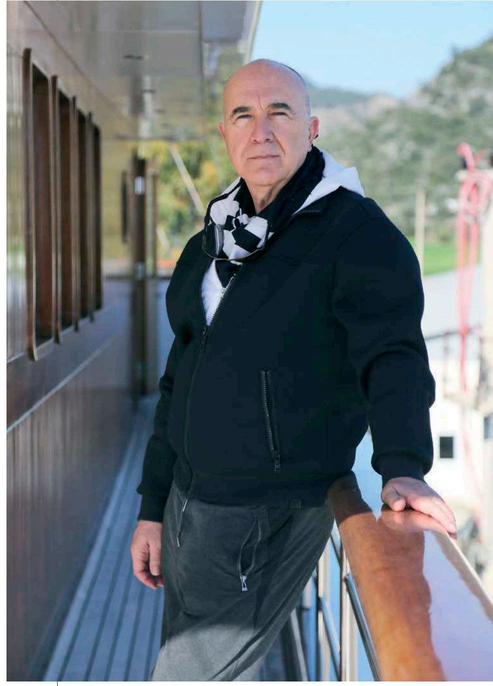
CNR AVRASYA
BOAT SHOW 2018
13. ULUSLARARASI DENİZ ARAÇLARI EKİPMANLARI VE AKSESUARLARI FUARI
10-18 ŞUBAT CNREXPO YEŞİLKÖY

TRIO
YACHTING YOUR LIFE

Marinturk Pendik City Port Marina | Milta Marina Bodrum
+90 216 5 111 000 | trio@triodeniz.com | triodeniz.com



JEANNEAU



elde ediyor. Biz yüzde 6'sını üretiyoruz. Metre başına satış fiyatı üzerinden gidersek biz klasmanda bile değiliz. Almanlar, Hollandalılar, İtalyanlar yüksek fiyatla ve yüksek kâr marjlarıyla satabiliyorlar. Bize gelen tekne alıcısı da Türkiye'ye geldim, ucuz olmalı kafasında. 30 metre tekneyi 10 milyona satıyorsa biz 4 milyona satıyoruz. Tekne boyla ölçülür. Mesela Türkiye'de yılda 2000 metre tekne yapılır. Biz bu üretimde her zaman dünyada dördüncü veya beşinci oluruz. Ama bu üretimin karşılığı İtalya'da 600 bin Euro ise Türkiye'de 200 bin Euro'dur. Türkiye de karşılığını alamıyorsunuz. Yani biz iyi tekne yapıyoruz ama maalesef pazarın ucuzuyuz. Biz bu işin Çin'iyiz ve bu imajdan hızlıca kurtulmamız lazım.

Sipariş üzerine tekne yapıyorsun değil mi?

Tabii, tabii. Varlıklı insanların son oyuncağı uçak değil, yattır. Zaten birçoğunun uçağı var ama uçak bir ulaşım aracıdır. Uçakla A noktasında B noktasına hızlıca gidersin. Yat ise onların son keyfi. Mesela Suudi Arabistanlı bir müşteri dedi ki benim odam 18 derece olsun. İki jeneratörle Bodrum'un elektriğinden fazla elektrik üretiyorum ben şimdi onun için. 18 dereceyi Kızıldeniz'de istiyor. Dışarıda hava 50 derece. Teknolojik mühendislik devreye giriyor pek çok hususta da. Başka bir müşterim teknesinin üst kısmını Alman tankı gibi istedi. Bir tanesi de bütün direğini mavi ışıkla bezemek istedi. Gece ışıkları bir açıyorsun, denizde tuhaf bir ışık kümesi. Terzisin sonuçta, bir yere kadar direnebiliyorsun. Ama altında senin imzan oluyor.

"Yaptığım her tekne denize inerken gözlerim yaşarır, kızını evlendiren bir baba gibi. Ve tekne inerken etrafımda kimseyi istemem."

"BİR SADUN BORO GİBİ OLAMAM"

Bir teknenin yapımı ne kadar sürüyor?

16 ayda biten de var, üç yılda biten de. Şu anda iki tane hangarım var. Bir tanesinde en fazla 75 metreye kadar, diğerinde de 40 metreye kadar tekne yapabiliyorum. Aynı anda 30 metre civarında dört tekne yapabilirim.

Yaptığın tekneyi denize indirirken ne hissediyorsun?

Tekne yapmayı seviyorum. Yaptığım her tekne denize inerken gözlerim yaşarır, kızını evlendiren bir baba gibi. Ve tekne inerken etrafımda kimseyi istemem. Giderim uzak bir köşeye, tek başıma dururum. Büyük emek vererek yarattığın bir şeyden ayrılmak çok hüzün verici.

Ali Şen gibi sen de gulet seviyorsun. Tekneyle dünyayı dolaşmak ister misin?

Evet, 18 metre benim guletim. Tekne sahibi olmak denizde yaşamı seçmektir. Mesela Ali Şen'in hayat biçimidir. Evinin arazisi 140 dönüm, evi neredeyse 3 dönüm ama Ali Şen teknesinde yaşıyor. Dünyayı dolaşmayı istemem, çok meşakkatli bir iş. Rahmi Bey de dünyayı dolaşacağım diye çıktı yola ama daha çok uçakla gidip limanlarda parti verdi. Beni de çağırmadı, sitemim var! Ben bir Sadun Boro gibi olamam mesela. O çok değişik bir ruh. Rahmet istedi Sadun Ağabeyim.

66 METRELİK AMİRAL GEMİSİ

Üç tarafı denizlerle çevrili bu ülke tekneciliğe ne kadar açık?

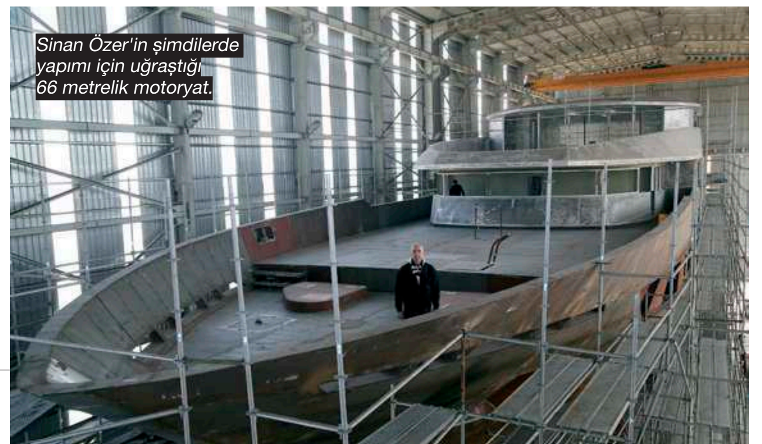
Denizle pek ilişkimiz yok. Denizci milletler Yunanlar ve Finikeliler ilk çağda ortaya çıkıyorlar ve bütün Akdeniz ticaret yollarını ellerinde tutuyorlar. Norveç'in nüfusu 4 milyon, tekne sayısı 2 milyon. Kaç kişiye bir tekne düştüğünü hesaplayın. Son hatırladığım istatistiğe göre Türkiye'deki rakam 20 bin. Bugün 30-40 bin belki olmuştur.

Biraz da yelkenlilerden, denizci tasarımlarından söz edelim mi?

Dünyada ses getiren üç büyük yelkenli yaptım. Üçü de üç direkli, klasik, görüntü ve stil olarak guletten ilhamla geliştirilmiş tekneler. Bu teknelerden biriyle ilgili bir anımı paylaşayım. 57 metrelik tekneyi yaptık, teslim ettik. Tekne ve sahibi Güney Fransa civarlarında geziyorlar. Biz de asistanım Nihan'la birlikte Cannes Boat Show'dayız. Bir marinadan ötekine tekneyle gidiyoruz. Etrafımızda 30-40 tane Japon turist var. Tamamen tesadüf olarak bizim 57 metre tekne marinaya giriş yapmaya başladı. Bütün Japonlar ayağa kalktı, çok heyecanlandılar, hemen çekim yapmaya başladılar. Ben de heyecanlandım. Herkes yerine oturunca "Bu tekneyi ben yaptım" dedim. Hepsi soğuk soğuk suratıma baktılar, "Hadi oradan, o tekneyi sen yaptıysan bu sandalda ne arıyorsun?" der gibi. Çok hoş bir duygu, Cannes'a kocaman bir tekne geliyor ve onu sen yapmışsın.

Şimdilerde nasıl bir tekneyle uğraşıyorsun?

66 metre bir motoryat yapıyorum. Bu, bizim en büyük motoryat denememiz. Bugüne dek 34 metrenin üzerinde motoryat yapmadık. Bununla dünya megayat sektörüne tam olarak imzamızı atmış olacağız. Biz buradayız, biz de sizin kadar iyi tekne yapıyoruz diyeceğiz. Bu tekneyi Monaco Fuarı'nda Lürssen'in yanına koyup "Bakın bakalım, ne hata görüyorsunuz?" demek istiyorum. Bu büyük bir motivasyon.



Sinan Özer'in şimdilerde yapımı için uğraştığı 66 metrelik motoryat.

boot Düsseldorf

Avrupa'da yılın yatları açıklandı

AİLE-GEZİ

KAZANAN: SUN ODYSSEY 440

Adaylar: Beneteau Oceanis 51, Hanse 548, Jeanneau Sun Odyssey 440

Jeanneau'nun 13 metrelik bu modelindeki en şaşırtıcı özelliklerinden birisi akıllıca tasarlanmış kokpiti. Rahat, canlı ve çok yönlü olan Sun Odyssey 440'ın yelken konforu da dikkat çekici. Çift dümen palalı 440, açık deniz yarış teknelerinin gövdelerinde dizayn edilen geniş baş kesim tasarımıyla güç ve stabiliteye kavuşurken, tüm gövdeyi kaplayan çeneli kesim ile de rotayı iyi bir şekilde takip edebilen bir yapıya sahip.

www.topleisure.net



Sun Odyssey 490 salonu.



191.300 EURO*
* Başlangıç fiyatı

PERFORMANS-GEZİ

KAZANAN: ClubSwan 50

Adaylar: ClubSwan 50, Grand Soleil Performance 34, JPK 45

Geçen sonbaharda lansmanı yapıldığında büyük ilgi gören tekne, o tarihlerde jürinin test etmesi için uygun koşullara sahip değildi. Sonrasında optimize edildi ve testlere tabi tutuldu. Yapısı ve dizaynı "başyapıt" olarak tanımlanan yat için jüri, "yelken makinesi" ifadesini de kullandı. 15 metrelik yelkenli, kategorideki güçlü rakiplerini de bu üstün özellikleriyle geride bırakmayı başardı.

www.nautorswan.com



1.100.000 EURO*
* Vergiler hariç

20-28 Ocak'ta Boot Düseldorf'ta her yıl geleneksel olarak verilen Avrupa Yılın Yatı Ödülleri (European Yacht of The Year, Powerboat of The Year) açıklandı. 10 farklı kategoride en iyi motoryatları ve yelkenlileri Avrupa'nın en iyi 12 yelken ve dokuz motoryat dergisinin editörlerden oluşan jüri test etti. Jüri görüşlerinden alıntılarla, kazananların tam listesini hazırladık.



LÜKS-GEZİ

KAZANAN: Amel 50
Adaylar: Amel 50, Hallberg-Rassy 44, Ice 60

Uzun seyirler için yapılan modern bir yelkenli Amel 50. Korunaklı kokpiti, geniş güneşlenme alanı, güvenlik özellikleri ve konforu ile jüriyi etkileyen yat, zevkli iç tasarımıyla da göz doldurdu. 16,47 metre boyundaki ikiz dümenli sloop teknede altı kişi konaklayabiliyor. Ana kamara kıçta, VIP kamara ise baş tarafta bulunuyor. 18,75 ton ağırlığındaki teknenin ana yelken alanı 62 metrekare.

www.emekmarin.com





669.800 EURO

ÇOK GÖVDELİ

KAZANAN: Neel 51

Adaylar: Fountaine Pajot Saona 47, Leopard 45, Neel 51

15, 50 metrelik bu hafif trimaran, pazardaki benzerlerinden ayrışan özellikleriyle rakiplerine meydan okuyor. 9 metreye yakın genişliği olan trimaran, ana güvertesindeki okyanus manzaralı 10 metrekare büyüklüğündeki master kamarasının yanı sıra 1 mürettebat kamarası, 4 çift kişilik ve 1 tek kişilik misafir kamarasına sahip. Jüri, görüşlerinde tasarımı Michel Joubert and Bernard Nivelt imzalı Neel 51 ile yelken yapmaktan zevk aldıklarını belirtti.
www.sailordenizcilik.com



175.000 EURO

ÖZEL YAT

KAZANAN: Beneteau Figaro 3

Adaylar: Beneteau Figaro 3, Flaar M37, TF10 Trimaran

Foiling sistemli ilk one-design tek gövdeli model olan Beneteau Figaro 3, yüksek performanslı ballast-free gövde yapısına ve ince, uzun bir salma ağırlığına sahip. 10,85 metrelik yelkenli, benzerlerinden yüzde 25 daha yüksek hız yapıyor. Yenilikçi tasarımıyla da dikkatleri çeken Figaro 3'te direğin konumu yüksek performanslı yelkenler kullanmak ve bowsprit eklemek için uygun. www.tezmarin.com

25 FEET ALTI

KAZANAN: Bella 620 C

Adaylar: Bella 620 Cabin, Bayliner VR5 Cuddy OB, Jeanneau CC 7.5 BR, Parker 690 DC

Her biri iddialı adaylarla rekabetin ardından zafer Finlandiyalı Bella 620 Cabin'in oldu. Teknenin liderliğine dair ise jüri şu açıklamayı yaptı: "Bella 620 Cabin pratik kullanıma odaklanan yeni tasarımı ile öne çıktı. Bu kategoride bir tekneden beklenebilecek tüm özelliklere de sahip bir model. Ayrıca güverte yerleşim planı, teknede hareket halindeyken maksimum güvenliği sağlıyor." Özellikle aileler için eğlence ve balıkçılık amaçlı tasarlanan 6, 35 metrelik teknenin kokpitindeki iyi ses yalıtımı keyifli sürüş vadediyor. www.bellaboats.fi



42.500 EURO




250.000 EURO

25-30 FEET

KAZANAN: Apreamare Gozzo 33

Adaylar: Apreamare Gozzo 33, Jeanneau NC 33, Sea Ray Sun Dancer 320, Windy 27 Solano

"Gozzo bize modern fonksiyonellikle klasik çizgileri sunuyor. Düz çizgilerine rağmen de dört kişiye kadar misafirini konforlu alanlarında ağırlayacak kadar başarılı" değerlendirmesinde bulunan jüri, teknenin hızlı ve güvenli seyir kabiliyetinden etkilendiğini de vurguladı. Gövde, motor ve teknoloji çözümleri tamamen yeni olan Gozzo, açık denizlerde seyre uygunluğu ile dikkatleri çekiyor. İtalyan Apreamare'nin 11 metrelik sportif teknesi Gozzo'da ferah bir pruva kabini, geniş bir banyo ve ayrıca bir duş kabini de var. www.denturyat.com

35-45 FEET

KAZANAN: Fountaine Pajot MY 44

Adaylar: Fountaine Pajot MY 44, Sealine C430

Uzun menzili, her deniz koşuluna uyumlu konfor özellikleri, güvenli seyir yeteneği, ferah yaşam alanları ve yüzde 30 yakıt ekonomisi Fountaine Pajot MY 44'ün kazanmasını sağlayan nedenlerden bazıları. Ünlü İtalyan tasarımcı Pierangelo Andreani tarafından tasarlanan 13, 40 metrelik katamaran, çok gövdeli motoryat sınıfının standartlarına yenilik getiriyor. 21 metrekare genişliğindeki flybridge'i güneşlenme minderleri ile donatılan katamaranın bu bölümü 360 derece panoramik seyir keyfi sunuyor. Kokpit ise düz zeminde iki kanatlı açılabilen büyük bir kapı ile salona entegre olup bütünlük sağlıyor. www.turmarin.com.tr


624.180 EURO*
*Başlangıç fiyatı

45 FEET ÜZERİ

KAZANAN: Azimut S7

Adaylar: Azimut S7, Fairline Targa 63 GTO, Steeler NG 52 S Offshore, Sunseeker 66 Manhattan

İtalyan firmanın spor tekneler filosunda yer alan 21 metrelik modelde benimsediği "karbon+fiber"yeni yapı, tekneyi kayda değer ölçüde rakiplerinden daha hafif kılıyor. Ayrıca yenilikçi Auto Balance Sistemi, seyir halindeyken optimum ağırlık dağılımını garanti ediyor. Bu da teknenin güvenli performansını artırıyor. www.karina.com.tr



2.320.000 EURO*
* Vergiler hariç



DEPLASMAN

KAZANAN: Linssen Grand Sturdy 40.0 Sedan

Adaylar: Boarncruiser Elegance 1500 CS, Delphia BluEscape 1200, Linssen Grand Sturdy 40.0 Sedan, Serious Yachts Brightly 1530

Linssen Grand Sturdy 40.0 Sedan için jüri “Modern iç tasarımın klasik çelik tekne konstrüksiyonu ile birleşmesi, bu teknenin en çarpıcı özelliği. Daha önce imal edilmiş benzerlerinden önemli bir farkı da, pek çok küçük pratik ayrıntının bu tekneye kombine edilmiş olması. 500 deniz miline dek çıkan güvenli performansı ve kusursuz işçillik de cabası” şeklinde bir ortak görüşte bulundu. 12, 85 metrelik teknenin boş ağırlığı 15, 5 ton. www.gena-yacht.com



333.000 EURO*
* Başlangıç fiyatı



Yazı TANIL TUNCEL, tanil.tuncel@gmail.com
Fotoğraflar KAAN TUNCEL

Kanyonlar, yalnızca SUP'la veya kanoyla gidebileceğiniz yerler...

SUP Günlüğü-2

YENİ DESTİNASYONLAR PRATİK ÖNERİLER

Büyük oğlum Kaan'ın SUP'la seyahatlerini geçen yazıda kendisiyle birlikte anlatmaya başlamıştık. İrlanda, İngiltere, Belçika, Hollanda, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Kolombiya Meksika, Finlandiya, İsveç, hatta Bodrum ve Haliç derken Kaan'ın SUP Günlüğü'nde ilgi çekici pek çok bölge olduğunu siz de gördünüz.

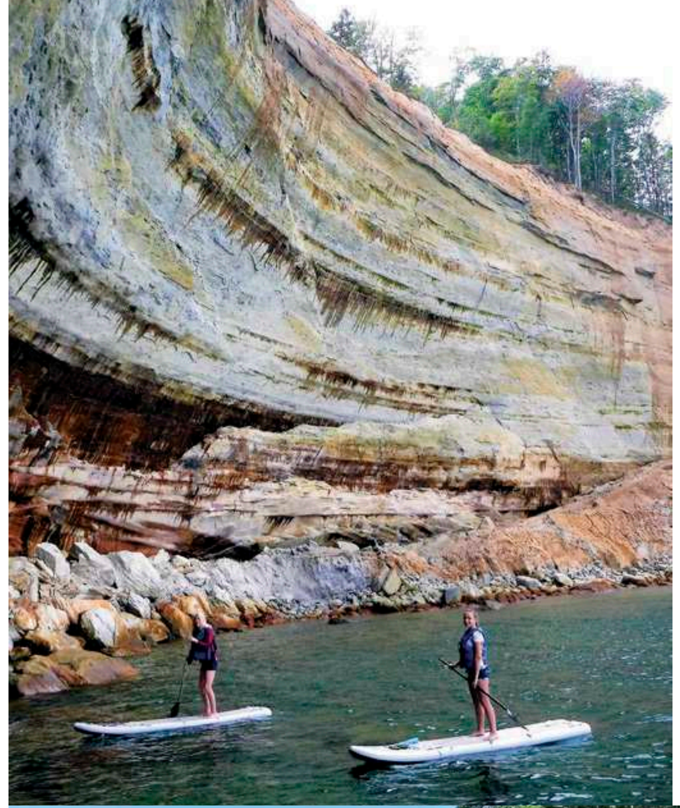
Şimdiye kadar Kaan'ın anlattıklarından, sadece ABD dışında SUPventure (Stand Up Paddle Board Yolculuğu) yaptığı izlenimi doğabilir. Oysa ABD birbirinden değişik doğasıyla koca bir kıta, hem de çok güzel bir kıta. Kaan'ın arka bahçesinde de görülecek çok yer var. SUP'lar kamp minibüsünün demirbaş ekipmanı. Özellikle SUP tatiline gitmese bile, uzun veya kısa bir tatile gittiğinde SUP'a uygun bir yere rastlama ihtimaline karşı devamlı araçta duruyor. Şimdi söz Kaan'da.

"Bu gezilerimizden birinde karavanımız bizi ünlü Yellowstone National Park'ın güneyindeki Wyoming eyaletinin Grand Teton Milli Parkı'na götürdü. Parktaki, buzul devrinin şekillendirdiği dağ zinciri ovanın kenarında heybetle yükselirken, eriyen buzulların beslediği nehirlerle beslenen göller birbirlerine bağlı Yellowstone'a kadar uzanıyor. Dağdaki buzullardan gelen tertemiz su yerli bir "trout" (alabalık) cinsinin evi. Babamla Karayip'te Kelebek'le her denize açıldığımızda kıçtan oltayı sallandırıp sırtı çekerdik, oltaya takılanlar bizim yakaladığımız değil de kazara veya gönüllü yakalanandı. Burada bizim ailenin avcı ve balıkçısı oğlum John balık durumunu fark edince SUP'ların arkasından oltaları bıraktık.

Birkaç balık çektikten sonra, bakalım daha verimli bir yer var mı? Nehir kenarındaki benzinciye uğrayıp, balık için iyi noktanın neresi olduğunu sorduk. Benzinciden aldığımız tüyo ile gittiğimiz yerde, göz alıcı cipleriyle civardan gelmiş "fly fishing" hastaları (ABD'de nehirlerde ustalık isteyen, büyük meraklı kitlesi olan bir balık tutma metodu) oltalarını


Dubai'de Palm Island


Dubai eski limandan geçerken.




Rocks Lake Superior

kamçı gibi ileri-geri atıyorlar. Herhalde herkes aynı tüyoyu almış. Aralarında birkaç tane balık alanları gözlemlerken, nehrin ortasında küçük bir adacık gözüme ilişti. SUP'ları adacığa çekip oltaları koyuverdik. Tam yerine gelmişiz, nehrin akıntısında yüzmekten yorulan "trout'lar" adacığın akıntı altındaki nispeten sakin suda mola veriyor. Flyfishing hastalarından temiz 10 misli fazla tuttuk. Artık yeter, iki gün öğle akşam balık.

Bize yakın diğer bir SUP bölgesi Superior Gölü kıyısı; büyük göllerin en vahşi, soğuk ve fırtınalı olanıdır Superior. "Pictured Rocks National Lakeshore" milli park göl kıyısında SUP için sakin bir gün bekleyip bu vahşi kıyıyı dolaştık. Fırtınaların kaldırdığı dalgalar kayaları oyup enteresan kaya formasyonları yaratmışlar. Eyaletin bu bölgesinde bol olan bakır ve demir cevheri de yağan yağmurlarla eriyip kayalardan sızarak bölgeye ismini veren 'pictured rocks' resimleri çizmiş."

DUBAİ

"Dubai'ye bir seyahat daha gerekti. Her gezinin kendine göre bir özelliği oluyor. Bu sefer Palm Island'ı keşfe gittim. Palm Island denizi doldurarak yaptıkları Google Earth'te tepeden görünecek kadar büyük bir resort. Adı üstünde, palmiye şeklinde. Yapraklar arasındaki sular rüzgâr ve dalgadan korunaklı güzel SUP imkânı veriyor. Bir de Arapların tam gaz sürat motorları olmasa şahane olacak. Bir gün petrol tükendiğinde Dubai'nin zenginliğinin sona ermemesi için bir emlak devi olan Nakheel bir turizm mega projesi olarak palmiye şeklinde üç ada inşa etmeye girişir. 1 milyar metreküp kum ilk palmiye adasında kullanılırken, palmiyeyi korumak için 7 milyon ton kaya ile ay şeklinde bir mendirek inşa edilmiş ve bu üçlünün en küçüğünün hayata geçmesi on yıl almış. Diğerleri petrol tükenene kadar biter mi bilmem." ▶



Kopenhag'daki Nyhavn Kanalı kıyısı Bodrum Limanı'ndaki guletler gibi güzel ağaç teknelerle dolu.



DANİMARKA

"2015 Eylül'ünde Kopenhag'da bir F-16 konferansı vardı. Söylemeye gerek yok, her zamanki gibi SUP bagajda. Toplantıdan önce yarım gün vaktim var. Yağmurlu bir gün ama beni durdurmadı, yine de kanallara daldım. Nyhavn'dan Kopenhag'a biraz ıslak SUP yaparken de keyfim yerindeydi. Nyhavn Kanalı kıyısı Bodrum Limanı'ndaki guletler gibi güzel ağaç tekneler dolu ve bilindiği gibi Kopenhag, meşhur denizkızı heykelinin evi. Denizkızı Andersen'in masallarından çıkmış, Edvard Eriksen tarafından 1913 yılında bronzdan yapılmış. Edvard o yılların bale yıldızı Ellen Price'tan modellik yapmasını istemiş. Price çıplak modellik yapma teklini geri çevirince, heykeltıraşın eşi Eline Eriksen bu dünyanın en meşhur denizkızının modeli olmuş.

"Little Mermaid (Küçük Denizkızı)"nın 100 yıllık hayatında başına gelmeyen kalmamış. 1964 ve 1998'de başı çalınmış, 1984'te bir kolu koparılmış, denize atılmış. Danimarka'nın Faroe Adaları'nda balina avcılığını protesto için sprey boyayla birkaç defa boyandığı gibi Türkiye'nin AB üyeliğine adaylığını protesto için başına burka (yüz kısmı kafesli çarşaf) giydirilmiş.

Bir şehri SUP'la dolaşmanın enteresan bir avantajı var. Kıyıda otobüslerden inen yüzlerce turist kuyrukta feribot beklerken ben gayet sakin denizkızına denizden gittim."

SİNGAPUR

"2016 başlarında Uzak Doğu'ya gitmem gerekti. Burada THY'nin diğer hava yollarından çok daha iyi uçuşları ve bagaj ücretleri olduğunu söylemeliyim. Malum, benim SUP'ın bagaj masrafı önemli. Tertemiz Singapur aynı zamanda dünyanın en sıkı kontrollü, en organize şehri. Bir taksiyle şehir merkezinin üstünde olan yerleşim bölgesinde SUP'ı elektrikli pompayla çabucak şişirip nehre indirdim. Etrafı seyrederek nehirden aşağı inerken deniz polisi durdurdu. 'Sör, şehir merkezine şahsi bir deniz aracı (yüzen ne olursa olsun) giremez' dedi. Singapur'da herkes İngilizce konuşur, ben bilmez turist numarasıyla aklıma gelen Türkçe bir şeyler salladım (Türkçe bilen polis ihtimali herhalde sıfırdır) ve işe yaradı ama benim sudan çıktığıma emin olana kadar beklediler. Ben de nehri, pruvasında geleneksel gözleriyle taşıma yapan Çin mavnalarına bıraktım. Singapur ultramodern ile geleneksel Çin, Hint, Arap motiflerini birleştiren bir şehir devleti. Dünyanın en önemli denizyollarından birinin üstünde oturan Singapur çok önemli, çok zengin ama toprak fakiri bir ada. Malezya'dan kum ve toprak satın alıp denizi doldura doldura büyüyorlar. Adanın güney kıyısında yarattıkları Sentosa Beach gibi plajlardaki kayalar bile yokluktan fiber. Gemi sanayi ve bankacılık deyince çağrıştırabileceği gibi ruhsuz bir şehir değil. Çoğunluğu Çinli olan Singapur halkı, Hintli ve Araplar'la bir kültür cümbüşü içinde yaşıyor. Dört inanışın tapınakları, mahalleleri, lokantaları birbir peşine gelen festivaller, hayvanat ve kuş bahçeleri, oryantal ve modern sanat sergileri ile Singapur'da sıkıcı gün bulmak zor." ▶





Sentosa Adası, Singapur


Lotus Gölü, Pagoda, Tayvan

TAYVAN

"Singapur'dan Tayvan'a geçtim. Birkaç toplantımdan fırsat bulunca Pazar günü adanın güney ucuyla, Lotus gölünü keşif için Kaohsiung'a bir kaçamak yaptım. Bir dağ zinciri Tayvan adasını kuzey güney yönünde uzanarak ikiye böler. Nüfusun çoğunluğu batı sahilinde yerleşmiştir. En güney noktası olan Kenting burnu civarı milli park olarak ayrılmış, Pasifik Okyanusu adayı kucaklarken 'sail rock' gibi enteresan kaya formları oluşturmuş. Daha önce de bahsettiğim, SUP'ın en büyük düşmanı olan kıyı rüzgârına (kıyıdan denize doğru esen) burada bilhassa dikkatliyim. Çünkü dünyanın en büyük okyanusu Pasifik burada başlıyor, kıyıdan koparsam sonraki durak Hawaii 3000 deniz mili ötede. Ben ne olur ne olmaz SUP'ı burnun korunaklı batı tarafında indirdim; plaja dönmem garanti olsun. Doğu tarafında ise başka bir dünya, iyi bir sörf noktası olan Gungkou Plajı var. Bir süre suda oynadıktan sonra çıkıp yol kenarındaki arabadan uçan balık kızartması atıştırıyorum, bizim hamsinin kanatlısı Uzak Doğu'nun batılılarca alışılmamış atıştırmalıklarından biri, hiç de fena değil. Thor Hayerdal'ın Kon-Tiki macerasını bilirsiniz. Pasifik Adaları'na göçün Güney Amerika'dan olduğunu kanıtlamak için balsa ağacı kütüklerinden bir salla Peru'dan açılmış ve Tuamotu Atolleri'ne ulaşmıştı. Bu teori rüzgâr ve akıntıların yönüne göre en mantıki olanı idiyse de, sonradan DNA testleri ile insanların Tayvan'dan geldiği ispatlanmıştır. Rüzgâra ve akıntıya karşı olan bu rotayı göze alan Pasifik adalılarının atalarının denizciliğine saygı duymamak imkânsız. Lotus Gölü Kohsiung şehrinin hemen yakınında, gölün kıyısında Çin mabetleri ve pagodalar var. Google haritasında gölde bir kano kulübü gözüküyor, yani göl kutsal falan değil, o halde benim de gölde SUP yapmamda sakınca yoktur. Bir süre pagodalar etrafında SUP'layarak güzel bir gün geçirdim." ▶


Kaplan ve Ejderha Tapınağı, Tayvan


Gangkou'da uçan balık kebabı.

AMSTERDAM

"2016 Mayıs'ında Avrupa'da Amsterdam'dan başlayan birkaç toplantım vardı. Amsterdam; kanallarıyla ünlü, işin güzel yanı Londra veya Paris'in aksine şehir merkezinin en güzel manzaralı kısmı küçük özel deniz vasıtalarına açık. Kent suyun kullanılışında bayağı demokratik, büyük kanallarda bile polisler tarafından bağırılıp çağrılıp kovalanmadım. Burada sizi kovalayan tehlike şu: Tur botlarına dikkat etmek lazım. Bu teknelerin eni neredeyse küçük köprülerin altındaki geçit kadar. Bunlar geçene kadar köprünün kenarında bekleyip, tur tekneleri geçtikten sonra köprünün altına girmelisiniz. Böyle bilgileri edinmem tecrübeyle oluyor, deneme-yanılma gibi. Ben kanalın ortasında şehri seyrederek ağır ağır bir köprünün altından geçerken, arkamdan yüksek bir HOOONK, koca bir tur botu kıçımda. Hemen köprünün kenarına çekildim, bütün yolcular bana bakarak geçti. Rehber, yolculara ne demiştir acaba? Herhalde SUPventure'ları iş seyahatleriyle nasıl bağdaştırdığımı merak ediyorsunuzdur. Gece uçuşu yakalayıp sabah 06.00'dan önce varıyorum. Bana trafik başlamadan şehre inip en aşağı yarım gün SUP zamanı veriyor. Tabii sabah karanlığı ilk uçağı yakalamak bazen gece birkaç saat hava alanında uyumak demek oluyor."

POLONYA

"Aynı seyahatte Polonya'nın Bydgoszcz şehrine de gittik. Bu ismi nasıl okuyacağınızı çok merak ediyorum. Ben Polonyalılarla yapılan toplantılarda isimleri en doğru telaffuz edendim. Polonyalı subay 'Herkes bizim bazen tamamen sessiz harflerden oluşan kelimeleri telaffuzda çok zorlanıyor, siz nasıl beceriyorsunuz?' dediğinde önümdeki notu gösteriyorum ve 'Siz söylediğinizde ben Türkçe fonetik olarak duyduğum gibi yazıyorum, belki bu sistem sizin için de faydalı olur' diyorum. Evet, üzerinde düşünmeye değer. Şehrin kıyısına kurulduğu Brda Nehri'nde SUP'la dolaşmak sizi Orta Çağ'a götürüyor. O devirdeki Hansa ligi (grubu diyebiliriz) bu şehirler zinciri/ortaklığı Belçika'nın Brugge ve Ghent şehirlerinden Baltık limanlarına kadar uzanıyordu. Bydgoszcz'un eski kısmında o günlerin mirası ağaç iskeletli depolar bugün restore edilip restoranlara, dükkânlara dönüştürülmüş."

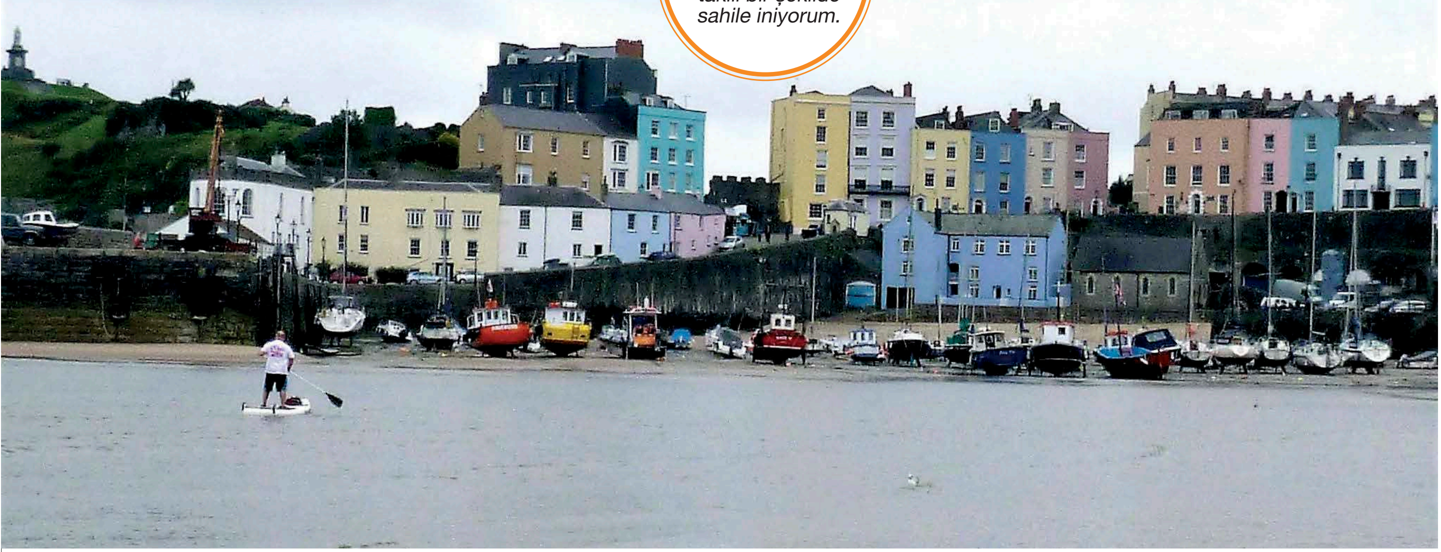
BERLİN

"Dönüşte Berlin üzerinden uçuyorum. Öğleden sonra uçağıma yedi saat var. Bu sefer parkur şehirden geçen Spree Nehri. Diğer büyük şehirler gibi Berlin'in merkezi de bizim gibi özel ve küçük botlara kapalı. Ben de şehrin sakin tarafı olan Landwehr Kanalı'na indirdim SUP'ı. Paris, Londra ve bilhassa Amsterdam kanalları kanal teknelerine ayrılmış. İnsanlar rıhtımlara aborda olmuş bu teknelerde yaşıyorlar. Berlin'de de bu yüzen mahalle hayvanat bahçesi yakınında. Berlin'in büyük hayvanat bahçesi Landwehr Kanalı'nın iki tarafında yer alıyor, hayvanların kafeslerinin arkası kanala bakıyor. Almanya'nın başkentinin ve de hayvanat bahçesinin ortasından geçiyorum, bir yanda filler bağırıyor, diğer yanda aslanlar kükrüyor. Gözümü kapasam kendimi Afrika'da zannedeceğim. Bir aile, kanolarıyla hayvanat bahçesi yanındaki oyun sahasında çocukların futbol maçına gidiyor. Kanalın güneyde Spree Nehri'ne tekrar bağlanmadan önce burnuma döner kokuları geldi, Kreuzberg mahallesindeyim. Burası Berlin'in Türklerin yoğun olduğu bir kısmı, döner-ekmekten sonra SUP'ı katlayıp doğru havaalanına."





Tenby Wales Oteli'nin önünde SUP taşıma aparatı takılı bir şekilde sahile iniyorum.



Tenby'de yüksek su ve takip eden resimde sular çekilince.

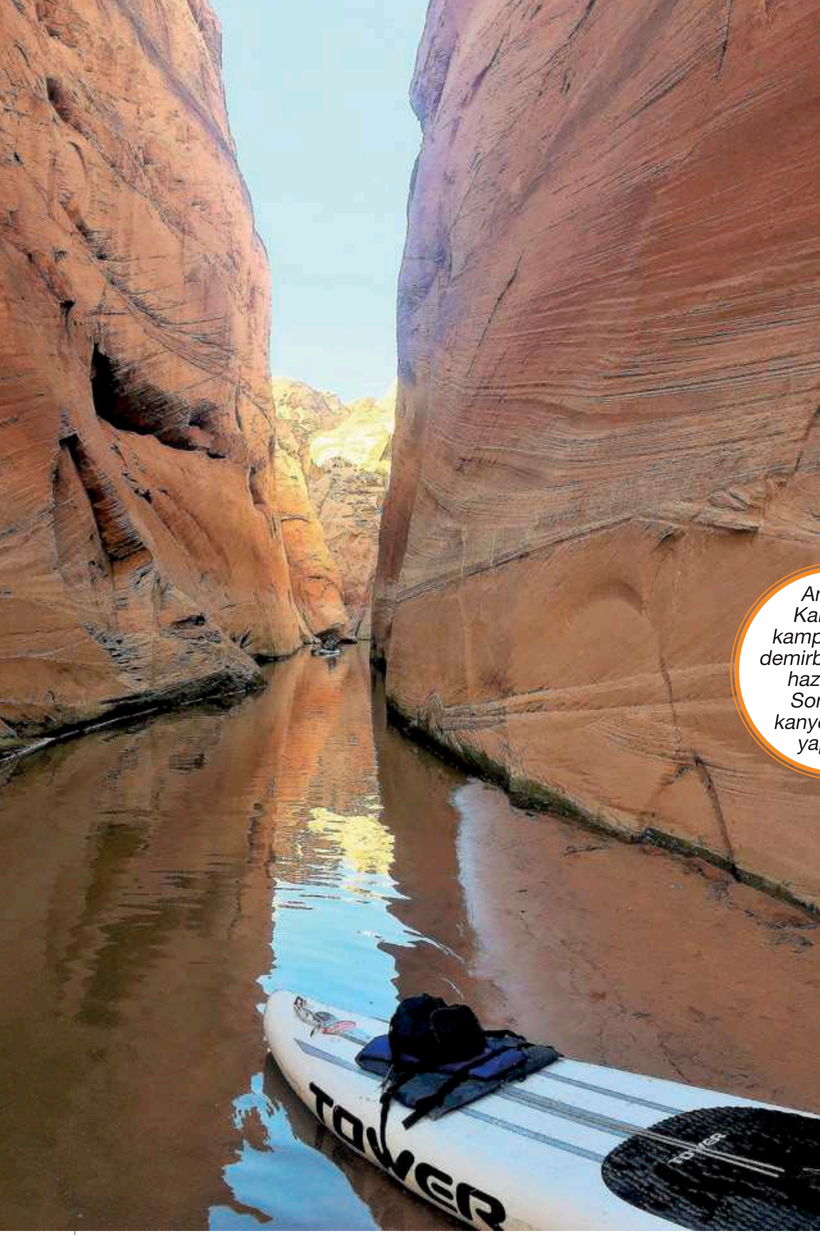




GALLER

"Londra Airshow başlamadan bir araba kiralayıp İngiltere'yi biraz dolaşıyoruz. En pitoresk kasabalardan biri olan Tenby, Galler'in güney kıyısında. Bu tipik eski balıkçı köyü Viktorya devrinde tatil yeri olarak keşfedilmiş ve bütün yerleşim 1800'lerde inşa edilmiş. İngiltere'de hava, ününe yakışır şekilde berbat; yedi günün beşinde yağmur, kalan iki gün de bulutlu. Ben yine de Atlantik kıyısına gittim ve buradaki yüksek İngiliz medceziri ile tanıştım. İngiltere kıyılarının ilginç coğrafyasına, okyanusun yıllarca kıyılarda oyduğu kaya formasyonlarını, gündelik normal olay sisin üstüne bir de yüksek medceziri eklersek, bu sularda seyreden İngilizlerin iyi denizci olmalarına şaşmamak gerek. Keyif için günlük seyre çıkanın dönüşte siste kaybolan limanı bulması GPS öncesi hiç de kolay değildi. İnsafsız medcezir farkından liman dışında karaya oturduğunuzu düşünün, bayağı ürpertici. Neyse ki SUP'ın salması 1 feet ve eğer bir yere çarparsam SUP basket topu gibi geri zıplar. Büyüklüğüne göre 14 feet'lik SUP bayağı hafifse de, nereden baksan 2,5 kg. Kısa mesafelere taşıması kolay da 30-40 adımdan fazla mesafeler için bir metot bulmam gerekti. Bakır su borularından çerçeveye iki çim biçme makinesi tekerleği takınca üç basamaklı merdivene benzer el arabası gibi bir şey yaptım. SUP'ın kıçı üst iki basamak arasına giriyor, el arabası gibi rahatça taşıyorum. Tuncel SUPventure International'ın mobil hava operasyonlarında, tekerler çıkıp SUP torbasına giriyor. Burada yüksek medcezirden başıma gelecekleri tahmin ettiğimden SUP arabasını da paketlemiştim. Okyanusa açılırken kürekle açıldığım plajı, dönüşte SUP'ı çekerek geçtim. Bu arada fotoğraflarda gördüğünüz tişörtler de benim garaj imalâtı. Kartondan kestiğim şablonları tişört üstüne koyup sprey boyayla yapıyorum. İyi sürpriz, boya yüzlerce yıkanmaya dayanıyor. Gittiğim yerlerde aklıma estikçe dizayn yapıyorum. Tişörtteki Galler'in sembolü ejderin eline kürek verdiğim gibi. İyi hediye oluyor." ▶

> *"İnsafsız medcezir yüzünden liman dışında karaya oturduğunuzu düşünün, bayağı ürpertici."*





Antelope Kanyon'da kamp minibüsü demirbaşı SUP'lar hazırlanıyor. Sonrasında kanyonda SUP yaparken.



KANYONLARDA SUP

"2016 sonbaharında babamın bizi ziyarete geldiğinde bizim minibüsle ABD'nin kanyonlarıyla ünlü güneybatısını dolaşırken bizim iki SUP karadaydı. Kendisi bu seyahati dergide anlatmıştı. Onlarla Arizona'da buluşup Lake Powell'da ve Antelope Kanyonu'nda SUP yapmıştık. Lake Powell ve Antelope kanyonları dünyaca bilinen SUP destinasyonları. Daha önce bahsettiğim Apache Gölü gibi baraj yapılarak kanyonun doldurulmasıyla oluşan göllerden. Powell Gölü, Grand Canyon ile aynı coğrafya; yağmur fırtınaları mevsiminde oluşan akarsularla besleniyor. Antelope Kanyonu'nda ilerledikçe dimdik kanyon duvarları iki yandan yaklaşıyor, ellerimizle iki yakaya değebiliyoruz. İçinde olduğumuz kolun sonunda kumsala çıkarken SUP'ları indirdiğimiz noktada yüzebilecekken burada ayaklarımız donuyor. Önce bize sürpriz olan durum: Yüksek çöl iklimindeyiz, gece gündüz ısı farkı çok, gündüz güneş altında ısınan yer geceleri soğuyor. Böylece iki uçurumun arasındaki dar aralık günde ancak birkaç dakika güneş görüyor ve hiç ısınamıyor. İki yanımızdaki kumtaşı duvarlarda yağmur fırtınalarının oyduğu şekillerden suyun gücünü görebiliyoruz."

Kaan, senin ilginç yerlerdeki SUPventure'lar sürüp gidecek, gel SUP'ın ortaya çıkışına ve tarihine bakalım.

SUP'IN TARİHİ

Son yılların popüler hobisi SUP'ın tarihi aslında bayağı geriye uzanıyor. Deniz ile ilgili birçok şey gibi SUP da "playboys of the sea" denilen "denizin çocukları" Polinezyalıların icadı. Pasifik adalıların sanki evrimde bir türlü tam anlamıyla karaya çıkamamış gibi, hâlâ bir ayağı denizdedir. Reisinki en büyük olmak üzere bütün kabilenin birer sörf tahtası vardı. 1940'larda Waikiki, Hawaii sörf öğretmenleri Duke Kahanamoku ve Leroy Bobby AhChoy gelen ölü dalgalar üzerinde ayakta durarak SUP yapıyorlardı, böylece daha yüksekten öğrencilerini takip edebiliyorlar ve sört tahtasını "paddle" (padıl) ile yönlendiriyorlardı. 1990'larda Hawaii sörf okullarında ölü dalga alçak olduğunda sörfe alternatif olarak öğretiliyordu. (Padıl diyorum çünkü hareket kürek çekmek değil, bizde bu kelime yok.Kanolarda SUP'lar gibi padıllarlar kürek çekmezler.)

Senin işin gereği sık sık seyahat etme durumun SUP hobine çok güzel bir imkân oluşturuyor, bu bakımdan şanslısın. Gerçi belki de senden fazla seyahat eden çok kişinin böyle bir tarakta bezi yoktur ya, herkesin kendi bileceği iş. İmrendirdiğin kişilere, yeni başlayanlara teknik ve emniyet konusunda tavsiyelerin nedir? ▶



SUP, Kelebek'in demirbaşına da girdi. Belki bir gün Kaan'la beraber Avrupa'yı nehir ve kanallardan geçeriz.

SUP TİPLERİ

“SUP'lar ilk yazıda bahsettiğim gibi köpük ve fiber sörf tahtalarının padılla kullanılmasından gelişmiştir. 1990'larda sörfçü Laird Hamilton dalgaların üstünde padıl ile board'un üstünde “stand up” ayakta durarak, “Stand Up Paddle Board” konseptini popüler yaparken, board'lara nehirler, koylar, göllere açıldı. Sörf board'larının okyanusta iyi performans yapması için hassaslıkla imal edilmesi gerekirken, SUP'larda kıyıya sürüklemek, kayalara çarpmak ve de arabanın tepesindeki bagajdan düşme gibi eziyetlere dayanabilme özellikleri istendi.

SUP'ın bir önemli alanı kayaklar gibi, nehirler. Şişirilen hypalon gibi çeşitli kumaşlardan yapılan SUP'lar nehir aşağı inerken bilardo topu gibi kayadan kayaya çarpmaya dayanıklı. Nehir için yapılan SUP'lar sakin sularda kullanılan akrabalarına göre daha kısa ve daha geniş. Zodiak, Sea Eagle gibi şişme dingi imal edenler milyonların talebini yakalayınca, genel maksatlı SUP'lar doğdu.

Aynı yelkenli tekneler gibi, değişik ebatlarda SUP'lar imal ediliyor. Boyu uzadıkça sürati, eni genişledikçe stabilitesi artıyor. Bence 12 ve 14 feet en rahat olanları. 33 inç genişlik stabil ve aynı zamanda hızlı bir SUP için iyi. Yarış klasının eni 24 inçe kadar daralıyor. Evet, hızlı ama kim saatlerce dengesi korumak için ip cambazı gibi debelenmek ister! Üçüncü boyut SUP'ın kalınlığı, burada şişme olanların rigit olanlara kıyasla büyük avantajı var. 6-8 inç kalınlık iyi “buoyancy (yüzerlik)” verirken güvertenin, dolayısıyla ayakların kuru kalmasını sağlar (soğuk suda ayakların ıslanması hiç eğlenceli olmuyor). Yıllar boyunca elimden geçen değişik SUP'lar içinde benim favorim Tower 14 feet. 35 inç genişlik ve 8 inç kalınlığında, sırt çantası için biraz ağır ve hacimli olsa da Calillac gibi rahat. Askerdeyken öğrendiğim “eşek gibi taşırım, kral gibi yerim” burada da geçerli; sudaki rahatlık için hamallığına itirazım yok. Board'lar günümüzde “drop stitch” tekniğiyle imal edildiğinden 15 PSI'ye kadar yüksek basınçla şişirilebiliyor, böylece muz gibi bükülmeden ortasında ayakta duran şahsı taşıyabiliyor.

SUP satın aldığınızda gelen el pompası ile bu basıncı sağlamak için yarım saat pompalamak lazım. Eğer suya girmeden egzersiz yapma alışkanlığınız yoksa elektrikli pompayı tavsiye ederim. Piyasada bir sürü çeşidi var. Benim bulduğum en iyisi; bir Florida şirketi olan Boats to Go.com' dan 2 stage DC pump. Küçük bir motosiklet aküsüyle geliyor. Suyun hemen kıyısında şişirebilirsin. Ben genelde araba kiraladığımdan, arabanın aküsüne klipsleri takıp dolduruyorum. Birkaç defa da su kıyısına geldiğim taksinin şoförüne aküsünü kullanmak için rica ettim. Pompa 2 stage yani yüksek basınç, alçak basınç türbin pompa. Önce süratle 3 PSI SUP'ı dolduruyor, sonra yüksek basınç piston devreye girip 15 PSI'a kadar çıkıyor ve işin en güzel yanı, bu operasyon 4 dakika sürüyor.

> "Eğer sakin ve kapalı sularda değilseniz, mutlaka ayak bileğinizden SUP'a bağlanın."

Suya girmeden son yapılacak iş “fin (salma gibi)” takmak. Fin'de de değişik seçenekler var. Yarış için derin ve dar fin, gezi içinse sığ, derine inmeyen uzun fin. Aynı bir yelkenli teknenin altyapısı gibi düşünelim. Yarışta çabuk dönme, gezerken de altımızdakinin düz gitmesini istemiyor muyuz? Macera/ gezi SUP'lamada kıyıya yakın keşif, izleme yapıyoruz. Su üstünde süzülürken derin fin'in birşeye çarpıp ani duruşta sizi mancınık gibi üstünden atması hiç hoş olmuyor. Buna SUP jargonunda “supermanning” deniyor; izaha gerek yok, SUP'un üstünden uçarken Superman gibisiniz de suya inice Superman'lik bitip ıslak kedi moduna geçiyorsunuz. Başıma bir Kasım günü Kopenhag limanında geldi. Bir feribottan kaçmak için kanaldan çıkıp kıyıya yaklaşınca fin su altındaki bir kayaya vurdu ve pelerinsiz Superman Kaan da donma noktasının çok az üstünde olan suya. SUP'a tekrar tırmanışım, resmi olmayan rekorlar kitabına saat tutamadığım için giremedi.

Düşmenin ciddi yanı SUP'ın rüzgâr ve dalgalardan alıp başını gitmesidir. Eğer sakin ve kapalı sularda değilseniz, mutlaka ayak bileğinizden SUP'a bağlanın. Sörf tahtalarında standart olan bağ SUP'ta da olmalı. Bu da edindiğim tecrübelerden biri. Michigan Gölü'nde beklemediğim bir dalga yüzünden düşünce alıp başını giden SUP'ın peşinden soğuk suda yeterince uzun mesafeye yüzmek zorunda kalmıştım. İçinde olduğunuz ülkenin sahil güvenlik kurallarına göre genel olarak bir can yeleği taşımalı, şartlar kötüleştiğinde giyilmelidir. SUP'ın ön güvertesindeki lastik bantların altına koyarsınız, gereğinde hemen alabilirsiniz.

Son ekipman padıl. SUP ile beraber gelir, iki veya üç parçaya ayrılıp aynı torbaya girer. Padıl'ın sapı değişik yükseklik ve kullanma şekline imkân verecek şekilde uzatılıp, kısaltılır. Size uygun boyu şöyle anlarsınız: Elinizi başınızın üstüne kaldırın, T şeklindeki tutamak avucunuzdayken palası yere değmelidir. Denize çıktığınızda, SUP'ın kalınlığı ve palanın suya 1 feet /30 cm gömülmesiyle uygun uzunluk sağlanacak. Padılın boyu kısa olursa eğik ▶

duracağınızdan etrafı seyredeceğinize sırt ağrısı olur. Fiber ve karbon-fiber padıl alüminyumdan çok daha iyi. Bilhassa Kızıldeniz, Akdeniz gibi çok tuzlu sularda korozyon, parçaları birleştiren paslanmaz pinlerle borunun sıkışmasına sebep oluyor. Baba sen o kadar yıl denizde alüminyumla nasıl başa çıktın?"

Kaan, senin başına gelenleri biraz daha büyük ölçüde düşün. "Çevrecilere göre bira kutusu denizde 500 yıl yaşarmış!" Hatırlarsan buzdolabındaki bira kutuları korozyondan deliniyordu.

SUP NASIL KULLANILIR?

"Şişirdikten sonra ortadaki tutamaktan tutup koltuğunuzun altında taşımak en kolay şekil. Plajda deniz kenarına gelip fin'i taktığınızda SUP'ın kıçını kıyıdan açık derin suya koyarız. Diz boyu suya girince SUP'ın üstünde ayağa kalkma zamanı. Ayağa kalkmak için:

1. Padılı SUP'ın ortasına koyup, SUP kenarlarına yakın iki noktadan tut.

2. SUP'ın üstüne çıkıp, dizlerinin üstünde öne bakarak otur.

3. Dizlerinin üstünde köpek veya emekleme pozisyonuna geç.

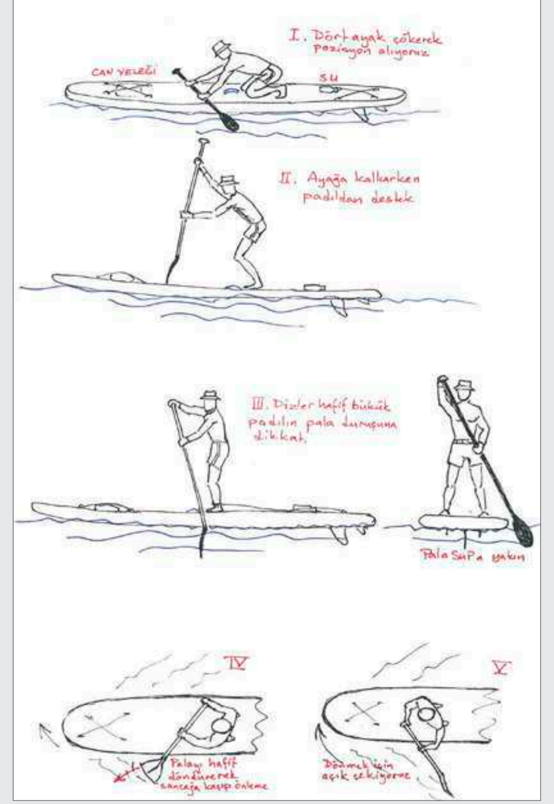
4. Ayakların omuz açıklığında açık, ortada, padıl önde SUP'ın üstünde dört noktadan dengeli olarak kalk. Şimdi ayaktasın. Padılı suya soktuğunda sana hâlâ bir çeşit üçüncü destek noktası olacaktır. *(Bknz. Çizim)*

Padıllama: Bir el T tutamakta, diğeri 2 feet/60cm aşağıda, padılın palası size bakıyor. Dikkat, yeni başlayan çoğunluğun yaptığı gibi suyu avuçlar gibi ters tutmayın. T'deki elinizi gevşek tutup suyu çektiğinizde hidrodinamik olarak padılın palasının size doğru döndüğünü göreceksiniz. Eğer kaşık gibi tutarsanız bir süre sonra bilekleriniz ağrıyacaktır (Çizimde 3. adım). Dizleriniz rahat, biraz bükük olarak iki yana dengeyi sağlarsınız. Tipik olarak, değişerek, bir yanda 4 ila 6 (kulaç) padılla ileri gidersiniz (bu tempo size bağlı). SUP'ın altındaki, kıça yakın bir büyük iki küçük fin SUP'ın düz gitmesine yardım eder. Rüzgâr tam önden veya arkadan gelmiyorsa sizi ve altınızdaki SUP'ın ön yarısını kıçından daha fazla iterek SUP'ı döndürmek ister. Bu durumda iki yana eşit padıllamak için ayaklarımızı biraz öne ve biraz arkaya taşıyarak rüzgârın etkisini dengelemeye çalışırız. Mümkün olduğu kadar düz gitmek için padıl, suya SUP'a yakın kenarlarını sıyıracak şekilde dik girmelidir.

Dönüşler: Bir taraftan padıllarsak SUP diğer tarafa döner ama büyük bir yay çizerek. Bu yayı küçültmek için dönüşlerde padılı yana açarak padıllarsak (bir kayık küreği gibi) daha keskin döneriz. Çok keskin dönmek için de diğer taraftan siya yaparız (Bknz. Çizim)."

Kaan, ben oturarak kano gibi kullandığımda, Waa'dan öğrendiğim, dönmek istediğim tarafa ayağımı sokarak keskin dönüş yapabiliyorum. Malum, rüzgâr daima biraz çapraz gelir. Diğer bir nokta, iki tarafa eşit çekmek ve düz gitmek küçük ayarlamaları padılın palasını suya gitmek istediğimiz yanı avuçlayacak şekilde bir açıyla sokarız. Ben Polinezya'dayken SUP ortalarda yoktu; Waa'da böyle padıllardık. Sence bu işe yarar mı?

"Her şey gibi denemeye değer."



Teşekkürler Kaan. Gezilerini izliyorum. Belki bir gün beraber Avrupa'yı nehir ve kanallardan SUP'la geçeriz.

3. EMNİYET

"Yazı içinde değindiğim emniyet tedbirlerini bir arada tekrarlamakta fayda var:

I. Dönüşünü planla.

II. SUP'ı ayak bileğine bağla.

III. Yanına su al.

IV. Başını ve vücudunu güneşten koru.

V. Ayağına giyecek bir şey al.

VI. SUP durup dururken patlayıp sönmez. Patlasa da tamamen sönmez ama can yeleği taşımak iyi, eğer Sahil Güvenlik istiyorsa şart olur.

VII. Yardım istemek gerektiğinde yanınızda bir düdük sizi güç durumdan kurtarır."

Düdük bana bir olayı hatırlattı: Biz Tahiti'deyken iki balıkçı (orada 15' civarında sürat tekneleriyle zıpkınla "Mahi mahi/bizdeki Lampuka avlıyorlar) denizde kayboldu ve bir hafta 10 gün sonra Cook Adaları'ndan Aitutaki'de bulundular.

Hikâyeleri şöyle: Motorları bozuluyor ve sürükleniyorlar. Balık tutuyorlar ve tropikte yağmur nedeniyle su sıkıntıları yok. Motorun kapağını ters çevirip topluyorlar. Okyanus akıntısıyla 590 mil sürüklendikten sonra koca okyanusta şans eseri Aitutaki'nin bariyer resifine ulaşıyorlar. Turistleri taşıyan bir bota el sallıyorlar, turistler de onlara el sallıyor. Bir gün de öyle geçiyor. Bu adayı da kaçırırlarsa hapı tam yutacaklar. Bu sefer el sallamalarına botu kullanan uyanıyor. Bir DÜDÜK olsa ne iyi olurdu...





Yazı ve Fotoğraflar PROF. DR. TALAT KIRIŞ
talatkrs@gmail.com

Galaxidi'ye kıçtankara yanaşırken...

SEYYALE İYON DENİZİ YOLUNDA

BİR SERÜVENDİ KORİNT

Yeryüzünün ayrıcalıklı bir bölgesi burası... 1881-1893 yılları arasında inşa edilen bu tarihi hatta, bu 130 yıllık insan yapısı boğazdan, etkileyici görüntüleri yeterince algılamaya, kaydetmeye çalışarak geçiyor, Korint kentine geliyoruz... ▸



Korint geçişini iPad'deki haritadan takip.

Seyyale'nin İyon Denizi'ne doğru olan yolculuğunun hikâyesi bir ay kesintiye uğradı. İki ayı denizde geçirince hastalarıma daha fazla zaman ayırmam gerektiğinden yazımı bir ay aksattım. Sevgili genel yayın yönetmenimiz de bu durumu hoş gördü. Kaldığımız yerden devam ediyoruz. Seyyale, Atina'da Zea Marina'da dinleniyor. İçimiz rahat; Biko'yu Meriç'e emanet ettik. Hemen Zea Marina'nın karşısındaki veterinerin tedavisi işe yaradı ve Biko kendine geldi. Biz de ver elini Venedik. Eğlence değil, iş. Avrupa Beyin Cerrahisi Kongresi bu yıl Venedik'te. Venedik her zaman gözde şehirlerimizden oldu. Bir lagünün üzerinde kurulu bu küçücük şehrin ve şehir-devletinin, denizcilik ve ticaretteki başarılarıyla yüzyıllarca Akdeniz'e ve o zamanın ölçeğindeki dünyaya hakim olması, bu şehrin tarihine olan merakımı sürekli canlı tutmakta. Ege'de dolaştığımız bir çok adada Venediklilerin izlerini sürmek mümkün. Buraya Seyyale'yle gelmeyi de hayal ediyoruz İrem'le. Ama bu sefer kongre için buradayız. Kongre daha önce sinema festivali için de geldiğimiz Lido'daki konferans merkezinde. Günler hızla geçiyor. Konuşmamı yapıyorum. Tartışmalar, yenilikler ve dönüş...

Atina'daki son gecesinde Meriç "İsterseniz Biko'yu İstanbul'a götüreyim" diyor. Geçen bir ayı ve kedimizin çektiklerini düşününce bu fikir iyi geliyor. Kıssadan hisse: Kedinizle yelkene çıkacaksanız çocukluğundan alıştırın, olgun bir yaşında tanışınca biraz zor oluyor. Meriç ve Biko'yu İstanbul'a uğurladıktan birkaç saat sonra, daha önce de defalarca birlikte seyir yaptığımız sevgili arkadaşlarımız Gül ve Ertan'ı karşıladık. İlk gece Mikrolimani'de Zorba isimli bir lokantaya gittik ve tüm gezinin en büyük kazığını yedik. Bizim turist görünce gözleri parlayan kimi sahil lokantaları gibi oldu. Bunu Poseidon'a verilmiş bir hediye olarak görüp fazla dert etmedik (Umarım Poseidon, Mikrolimani'deki lokantada yediğiniz kazıkla bana hediye vermenin alâkasını pek kuramadım deyip yolda bize kızmaz). ▶



Seyyale, Galaxidi'de.



Galaxidi, Korint Körfezi'nin kuzeyinde şirin bir denizci kasabası.

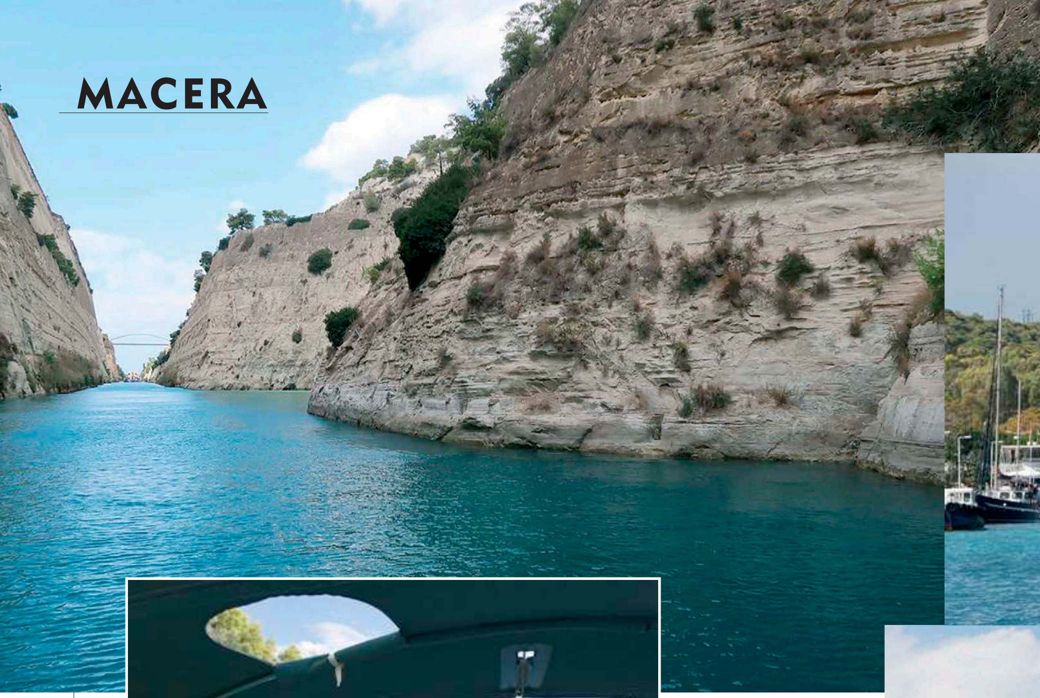




Code Zero'yla seyir (üstte). Atina'da Kıbrıslı arkadaşlarla yemek (altta).

NİKOS'UN HİKÂYESİ

Ertesi gün Seyyale'yi yola hazırladık. Alışverişimizi yaptık. Bize çok yardımcı olan D-Marin'in Bölge Sorumlusu Barlas Bey'le tanıştık. Akşamsa başka bir sürpriz bekliyordu bizi. Gül'le Ertan'ın Kıbrıs'tan arkadaşları, Atina'da yaşayan mimar Nikos Mavrokordatos'la tanıştık. Bizi marinadan aldı ve Atina Bahriye Mektebi'nin hemen yanında, uzun yıllardır yalnızca tekir ve karides yapan salaş bir lokantaya götürdü. Hayatımda yediğim en güzel tekirdi diyebilirim. Nikos'un hikâyesi ise bizim gibi Dünya insanlarının kardeşliğine ve Dünya'da topyekün barışa inanan insanlar için bir ders niteliğinde. Nikos, Kıbrıs'ın dışında üniversite tahsili yapmayı planlayan bir genç adamdır, 1970'lerin başında bu güzel Akdeniz adasında. Yasa gereği önce askerliğini yapması gerekmektedir ve 17 yaşında askere gider. Askerliğinin son gününde Kıbrıs Barış Harekâtı başlar. O gece masadaki arkadaşlarımızdan Ertan Limasol de esir alınırken, Nikos da çıkartma yapan Türk Ordusu'yla sıcak savaşa giren bölükte yer alır ve siperde ölen arkadaşlarıyla uzun bir gece geçirmek zorunda kalır. Sonra savaş biter. Nikos da mimarlık tahsili yapmak için Marsilya'ya gider. Fakat hiç beklemediği bir anda kendini savaşın içinde bulan ve savaşın acımasız, zalim yüzünü yaşayan bir genç olarak ciddi psikolojik sorunlar yaşar. "Bu sorunları aşmam ve normal hayatıma dönmem mimarlık fakültesinde tanıştığım ve sonraki hayatımda en yakın arkadaşım olan Hasan sayesinde oldu" diyerek hikâyesini bitirdiğinde, uzakta Ege Denizi'nin öte yakasından gelmiş İrem'le ben, aynı adada doğmuş Gül, Ertan ve Nikos, Atina'da ılık bir ekim akşamında düşüncelere daldık. Neden insanlar savaşır, paylaşılamayan nedir, neden hayat boyu en iyi arkadaş olabilecek genç insanlar birbirine silah doğrultup kurşun sıkacak hale gelir? Uzolarımızı Dünya barışı için kaldırırken Nikos biraz daha tekir söyledi ve bütün itirazımıza rağmen hayatında ilk kez gördüğü bizlerin de hesabını ödeyip Seyyale'ye bıraktı bizi. İstanbul'da ya da Girne'de bu sefer bir rakı masasında buluşmak üzere sözleştik. ▶







Korint Kanalı geçişinden enstantaneler... Seyyale ile rüzgârsız denizde sakin seyir.



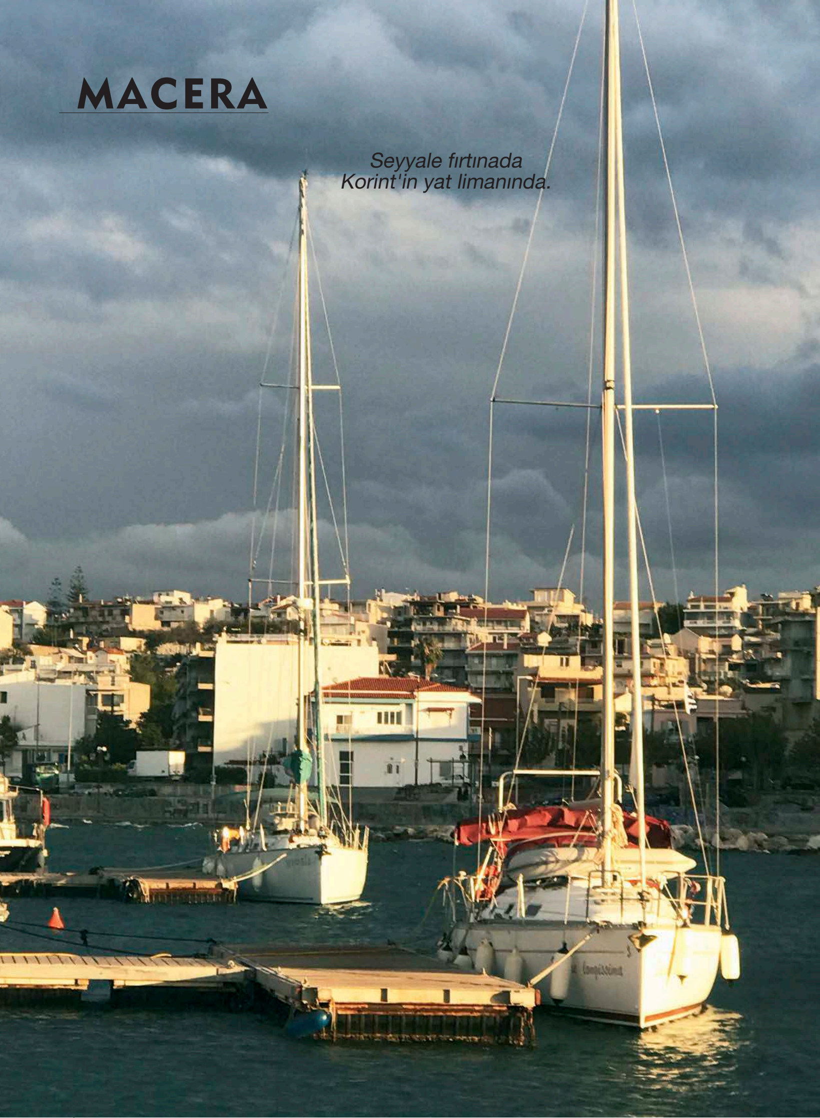
YAMAHA SAN'LA KORİNT KANALI GEÇİŞİ

7 Ekim sabahı 0.9.00'da palamarları çözdük. Zea Marina'nın çıkışı epeyce kalabalık. Yunan Kadın Kürek Takımı antremanda; tekli, ikili, dörtlü kürekçiler gidip geliyor. Onlara dikkat ederek limandan çıkıyoruz. Önce Pire'nin önündeki Salamis Adası'nın güneydoğusuna yöneldik. Rüzgâr yok. Tanıl Tuncel yazılarında makinesinden Mr. Volvo diye söz ediyor, ben de nazar değmesin bugüne dek bir defa bile bizi yolda bırakmayan Japon malı motorumuza Yamaha San diyebilirim. Rüzgârsız denizde Yamaha San, Korint Kanalı'na doğru götürüyor bizi. Bu arada bir denizaltı geçiyor önümüzden etkileyici görüntüsüyle.

Saat 14.00 civarında kanalın önüne ulaşıyoruz. Geçişle ilgili bürokratik işleri ve geçiş ücretini Pire'de A1 Yachting aracılığıyla halletmiştik. Bize düşen kanala bir saat mesafedeyken 11. kanaldan Korint Kanal Otoritesi'ni arayarak bilgi vermek ve kontrollü şekilde kanala yaklaşmak. Geçiyorum telsizin başına, kanal 11'i ayarlayınca, başka teknelerin kanal otoritesiyle yaptıkları konuşmaları duyuyorum ama bana yanıt veren yok. Birkaç denemeden sonra vazgeçip, internetten telefonlarını buluyorum, ilk ikisi faks çıksa da üçüncü de yakalıyorum. Kanal 11'den konuşalım diyor, e ben de zaten öyle diyorum. Neyse birazdan çağrı yapıyor ve sistemde kayıtlı olduğumuzu saptıyor bilgisayarından. İşlemleri acentayla yaptığımız için kanalın iskelesine bağlanmamıza gerek yok. 10 dakika bekleyin dışarda diyor. Bu sırada kılavuz kaptan teknesi limandan ayrılıyor ve bize doğru yaklaşmakta olan dev tankere yöneliyor. Tankerden uzanan halatlarla tanker kılavuz tekneye bağlanıyor. İyi de oluyor. Rehber kitap "Büyük bir geminin arkasına düşerseniz, pervanesi sizi epey rahatsız eder" diye yazıyor. Kanal otoritesinin talimatı geliyor birazdan, tankerin arkasından kanala giriş yapın diye.

Korint Kanalı'nın öyküsünü, sevgili yol ve hayat arkadaşım İrem'in Milliyet Sanat Dergisi'nde Antik Korint kentini anlattığı yazısından okuyalım:

"Yeryüzünün ayrıcalıklı bir bölgesi burası. Sırt sırta konumlanmış iki körfez (Korint ve Saronic) arasında kalan, Isthmus adı verilen ince kara parçası özel bir önem taşıyor. M.Ö. 8. yüzyıl sonunda güçlenen Yunan şehir devletleri arasında Korint'in ticari önemi artıyor ve ticaret gemilerinin Pelopones adasının etrafını dolaşmak yerine bu kestirme yolu tercih ettikleri, tüccarların mallarını hatta gemilerini Isthmus'ta karadan yürüttükleri biliniyor. Korintli tiran Periander bu amaçla, bu hatta 6 km uzunluğunda bir yol inşa ettiriyor. Üzerinden ağır gemilerin nakledildiği yol ve tekerlek izleri bugün hâlâ görülebiliyor. Korintlilerin Pelopones Savaşı sırasında burada gemilerini iki körfez arasında karadan yürüttükleri biliniyor. Bizim, Fatih'in İstanbul'u fethinden tanıdığımız hikâyenin, çok daha eskilerde, M.Ö. 400'lerde geçen bir versiyonu… Evet Korintliler de başarılı olmuş Atina birliğine karşı Isparta-Pelopones yanında yer aldıkları savaşlarında. Isthmus kara parçası üzerinde, su yolu açılarak iki körfezin birleştirilmesi projesinin de hayli uzun bir geçmişi var. Örneğin, Roma imparatorlarından Nero sonuçlanmayan bir girişimde bulunmuş. Bildiğimiz Korint Kanalı ise yüzyıllar sonra, 1881-1893 yılları arasında inşa edilebilmiş ancak. İşte biz bu tarihi hatta, bu 130 yıllık insan yapısı boğazdan, etkileyici görüntüleri yeterince algılamaya, kaydetmeye çalışarak geçiyor, Korint kentine geliyoruz." ▶


Seyyale fırtınada Korint'in yat limanında.

bağlanmaya karar veriyoruz. Korint'in bir dış, bir de iç limanı var. Dış liman büyük ve ticari tekneler için. Ayrıca o kadar da korunaklı değil. İkinci bir mendirekle ayrılmış olan iç liman ya da yat limanında, T şeklinde iki yüzer ponton var. Onlardan birine yöneliyoruz. Karadan birisi de orayı işaret ediyor. T pontonun alnına sancak taraftan aborda oluyoruz. Kendini George olarak tanıtan ve ve liman görevlisi olduğunu tarzanca belirten arkadaş iki gün için 20 euro istiyor. İki gün kalacak mıyız belli değil ama adamla anlaşamıyoruz. Parayı veriyoruz ama makbuz alamıyoruz. Sonra da dizel ihtiyacınız var mı diye sorup, buraya kamyon yanaşmıyor, çok güzel dizel var, hemen bidonlarla getireyim diye ısrara başlıyor.

O sırada fırtına kopuyor. Dış limanın içi mendirekten aşan büyük dalgalarla köpük köpük. Bizi de bayağı sallıyor ve pontonun dışına basıyor. George yapıştı, dizel de dizel diye. Neyseki o sırada bir motoryat pontona aborda olmaya çalışıyor da George'tan kurtuluyoruz. Sert havada bizim de el vermemizle bağlanabiliyorlar ancak. Ertan'la birlikte iki çapraz halat daha atıp Seyyale'yi sağlama aldıktan sonra şehre iniyoruz. Korint sevimli, küçük bir şehir. Büyük bir meydanı var. Oradan dağlara doğru büyük bir cadde içeriye giriyor. Caddeyi kesen sokakların bir kısmı yaya yolu olarak ayrılmış. Şehrin doğu taraftaki ucuna kadar yürüyüp dış limanın ötesini kontrol ediyoruz. Belli ki Poseidon sıkı öfkelenmiş. Simsiyah bulutlar ve göklere çıkan dalgalar...

POSEIDON'UN ÖFKESİ

Gerçekten de Korint Kanalı'ndan geçiş çok etkileyici. Kanalın genişliği 20 metre. Önümüzdeki tanker ucu ucuna sığıyor. Kanalı seyre daldığınızda kanyon gibi yükselen duvarlardan birine çarpmak işten değil. Biz keyif keyif giderken telsizden talimat geliyor: "Hızlanın biraz." Kanalın iki yakasında kuyruk olmuş arabalar bizim geçmemizle inecek hidrolik köprüyü bekliyor. Nihayet kanal bittiğinde Ege Denizi'ne veda edip Korint Körfezi'ne giriyoruz. Önümüzde iki seçenek var: Ya iki saat daha seyir yapıp körfezin kuzeyinde bir yerlere bağlanmak ya da Korint şehrine girmek. İyon Denizi tarafında fırtına var. Bizim taraflar sakin görünüyor. Yine de saat ilerlediği için ne olur ne olmaz deyip Korint'e

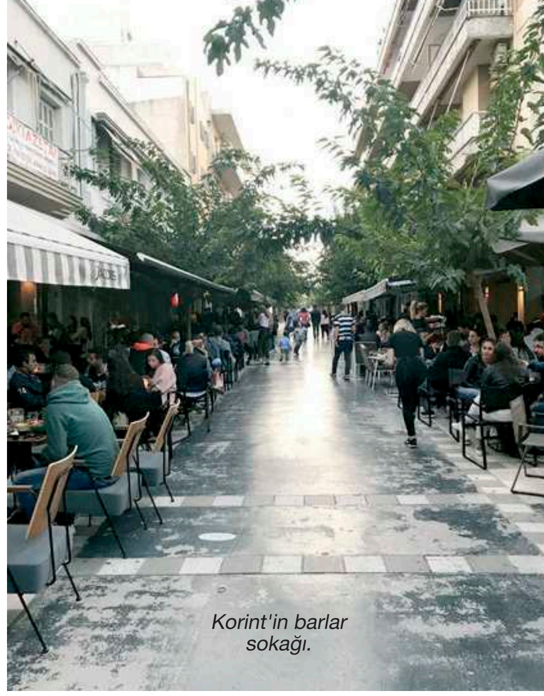




Poseidon'un Korint'e dokunuşları (sağda). Fırtınada Seyyale (altta).

BIÇAK VE GODZILLA

Güzel bir yemek sonrası, bizim Kadıköy Barlar Sokağı'na benzeyen bir caddeye denk geliyoruz. Şehirde Cumartesi demini tutmaya başlamış. Gençler cıvıl cıvıl. Bir kadehlik de biz takılıyoruz ama bu havada Seyyale'yi fazla yalnız bırakmak olmaz. Nitekim döndüğümüzde pontona bağladığımız halatlardan birini kopmuş buluyoruz. Bunun üzerine teknede ne kadar halat, Seyyale'de de ne kadar koç boynuzu varsa, pontona, çeşitli çapraz şekillerde bağlanıyoruz. Ama üzerinde olduğumuz ponton da yüzer ponton. Rüzgâr öyle şiddetli ki acaba pontonu da söker mi yerinden diye endişeleniyorum ve gece havuzlukta yatmaya karar veriyorum. Saat kurup saat başı tekneyi kolaçan etmek, ▶


Korint'in barlar sokağı.

halatlara bakmak için, Godzilla fener dediğimiz projektör gibi olan feneri de alıp uyku tulumuna gömülüyorum.

Saat 02.30 kontrolünden sonra kendimi rüzgârın ve denizin sallantılarına bırakıp derin bir uykuya dalmışken şeytan dürtüyor ve aniden uyanıp dikiliyorum yattığım yerden. Manzara aynen şu: Ben havuzlukta oturur vaziyete gelmişim, vardavela tellerinden bir kafa da içeri doğru uzanmış bana bakıyor. Ben kalkınca o da şaşırıyor. Ben uyku sersemi durumun tuhaflığını algılamaya çalışırken adamın sağ elindeki bıçağı görüyorum. Adam keş gözlerle bana bakıp "Hi, I am George" diyor. Ben artık cin gibi olmuşum, beynimin işlemcileri tam gaz, en yüksek hızda çalışıyor. Gözüm adamın elindeki bıçakta, elim yavaşça godzilla projektöre gidiyor. Planım şu: Projektörü kapıp adamın gözüne tutacağım, sonra da kafasına geçireceğim. George vardevela tellerinden biraz daha eğilip, dizel ihtiyacın var mı diye soruyor ve kafasına feneri yemekten kurtuluyor. Bu kadar saçmalayabildiğine göre tehlikeli olamaz diye düşünüyorum. George da "Ben pontonlardaki teknelerin halatlarını bir kontrol edeyim" diyerek el kol işaretleri yapıp uzaklaşıyor. Tabii o saatten sonra uyu uyuyabilirsen. O bıçak neydi, bizim kopan halatla o bıçağın bir ilişkisi olmuş muydu gibi sorularla sabahı ediyorum. Sabah bizim yardım edip yanaştırdığımız teknedeki adamla merhabalaşıyoruz. Erken uyanmış, Atina'ya dönecekmiş. Dün geceki hikâyeyi anlatıyorum. "Adam biraz meczuptur ama tehlikeli olduğunu sanmam" diyor, ardından "iyi şanslar" deyip yola koyuluyor.

"Sohbet, denizin menevişleri, denizin yakamozları ve denizde hayat ne güzel..."

ANTİK KORİNT VE GALAXİDİ

Sabah ekip kalkıyor ve geceki hikâyeyi dinleyince şok oluyorlar tabii. Kahvaltı iyi geliyor. Hava biraz durulmuş, Pazar günü şehir sakin. Biz de antik Korint şehrine gitmeye karar veriyoruz. Etkileyici tabii, binlerce yıl önce yaşamış insanların yapıp ettikleri, müzedeki sanat eserleri, günlük eşyaları... İnsan kendini zamana ve mekâna hapsetmemeli. Binlerce yıl önce yaşamış insanların yarattıkları sanat eserlerini görünce dünyaya daha farklı bakıyor insan.

Yemeği Antik Korint manzaralı bir lokantada yiyiyoruz. Dönüşte George ortalıkta gözükmüyor. Ben önceki akşamın yorgunluğuyla uyuyakalıyorum. Ekibin gecelere aktığını sabah öğreniyorum. Korint kentindeki iki günümüz epey maceralı geçti. Bütün o halatları çözmek biraz zaman alıyor, sonra ver elini Korint Körfezi. Kafadan esen 7 knot rüzgâr var, eşittir keyifli orsa seyri. Hedef yaklaşık 35 mil ötede anakara tarafındaki küçük koylardan biri olan Galaxidi.

Yaklaştığımızda önündeki iki adanın arasından geçip girişteki üzeri beton blokla işaretlenmiş kayalığı dolanarak Galaxidi Koyu'na vasıl oluyoruz. V şeklinde dibine doğru giderek daralan bir koy. Demir bırakıp beton iskeleye kıçtankara olacağız ama etrafta kimse yok. Önce yanaşıp Ertan'ı sahile çıkartıyor, sonra demir atıp beton iskeleye yaklaşıyoruz. Ertan koltuk halatlarını alıp bağlıyor. Botu indirip karşı sahildeki kumsala gidip güzelce yüzüyoruz. Akşam liman görevlisi gelip 25 euro istiyor; su, elektrik ve bağlanma, iki günlük, ister bir, ister iki gün kal...

Galaxidi çok hoş bir denizci kasabası. Aslında Delfi'yi gezmek için iyi bir durak ama Seyyale'de yapılacak işler var. Biz Ertan'la sintine temizliğine girişiyoruz, İrem'le Gül de içeriyi adam ediyorlar. Kızımız pırıl pırıl oluyor. Bu arada yanımıza yanaşan katamarandaki Rus arkadaşlardan biri passarellayı sahile uzatırken denize düşüyor. Bu arada pasarella da düşüyor, motor açık olduğu için pasarellanın halatı motora dolanıyor ve içimiz şişiyor.

Akşam hamsi, tekir, sardalye, uzo. Seyyale'de müziğe devam, sohbet, denizin menevişleri, denizin yakamozları ve denizde hayat ne güzel ...




Galaxidi'ye doğru keyifli ve fesleğenli seyir. Antik Korint şehrine karşı yemek (altta).



Yazı PROF. DR. BURCU BOSTANOĞLU
Fotoğraflar PROF. DR. BURCU BOSTANOĞLU, AHMET DAVRAN



S/Y Storm Bird, Jetty Marina Kudat, Sabah, Borneo'da.

S/Y STORM BIRD İLE UZUN YOL

Filipin Denizi'nden Güney Çin Denizi'ne

Filipinler'den Borneo'ya

Hawai'i, Mikronezya ve Karolin Adaları'nın uzaklığın da biçimlendirdiği nispeten sakin deniz kültür-dünyasından çıkıp Güney Filipinler'de kendimizi karmaşık, kaotik bir dünya içinde bulmuştuk. Bir anda hem deniz hem de kara dünyasının karakteri değişmiş, biz de adeta bir keşmekeşin içine dalmıştık.

S/Y Storm Bird ile Alaska Körfezi'nin hemen güneydoğusundaki Salish Denizi'nden başlayan seyrimiz, Okyanusya'da tropik Palau Adası'ndan Filipinler'in Samal Adası'na geçişimizle birlikte, Uzak Doğu Asya'nın sularının buluştuğu denizlerde, başka bir deniz coğrafyasında sürüyordu. Kuzey Pasifik Okyanusu üzerindeki her yerden uzak Hawai'i, Mikronezya ve Karolin Adaları'nın, uzaklığın da biçimlendirdiği nispeten sakin deniz kültür-dünyasından çıkıp Güney Filipinler'de kendimizi karmaşık, kaotik bir dünya içinde bulmuştuk. Bir anda hem deniz hem de kara dünyasının karakteri değişmiş, biz de adeta bir keşmekeşin içine dalmıştık. Beyaz kumsallar, yağmur ormanları, dağlar, yüzyıllık pirinç tarlaları ve demir atmak için sayısız koya sahip Filipinler; özellikle 7 derece kuzey enleminin güneyindeki adaların tayfun riskinin düşük olması nedeniyle, uzun yol denizcilerinin gözdesi olmuş bir ülke. Ama artık tek bir sebepten dolayı gözden düşmeye başlayan bir seyir bölgesi: Güvenlik.

ACIKLI BİR TARİH

Kuzey Pasifik Okyanusu'nun batısında bir üçgen şeklinde yayılmış 7 bin 600 kadar ada, adacık ve kayalıktan oluşan Filipinler Arşipeli; doğusunda Filipin Denizi, güneyinde Selebes Denizi, güneybatısında Sulu Denizi, batısı ve kuzeyinde Güney Çin Denizi ile ile çevrilmiş. Dünyanın en büyük arşipellerinden olan Filipinler, Asya kıtasındaki Vietnam'ın hemen doğusunda, Hong Kong ve Çin'in ise güneydoğusunda yer alıyor. Asya'dan dalga dalga gelen göçlerle adalara yerleşen ilk yerliler dağınık, kabileler halinde yaşayan, avcılık ve balıkçılıkla uğraşan ve uzun süre Çinliler ve Japonlarla ticaret yapan insan grupları imiş. 14. yüzyılda Malay Yarımadası ve Brunei üzerinden ticaret yoluyla gelen müslüman tacirler Arşipel'in güney adalarına yerleşmişler. Arşipel'e ilk gelen beyaz adam Macellan, sonradan adının verildiği zorlu boğaz, Macellan Boğazı'nı geçip sakin sulara ulaştığında "Pasifik Okyanusu" dediği okyanusu aşarak 1521'de karaya çıktığı adalara "Islas del Poniente (Batıdaki

Adalar)" ismini vermiş. Hemen ardından ve batıdan gelen Portekizliler ise adalara "Islas del Oriente (Doğudaki Adalar)" demiş ve nihayetinde Macellan'ın İspanya için yaptığı sefer sebebiyle, İspanya kralının adı arşipele verilmiş. Böylelikle Kral II.Philip'in adını alan Filipinler 333 yıl sürecek İspanyol sömürgeciliğini yaşamaya başlamış. Ardından tarihte ve bugün, her zaman için en 'değerli' ticari ürün olarak, kültür ve onun türevi 'din' bölgeye 'satılmış' ve yerliler katolik olarak devşirilmişler. Arşipelin kuzeyi katolik olurken, daha önceden güneyine yerleşmiş müslüman Morolar ile de yüzyıllar sürecek bir gerilim başlamış. Arşipeli ele geçirdiğinde, ana toprağı İber Yarımadası'ndaki 780 yıllık Arap-İslam hâkimiyetini henüz sona erdirmiş olan İspanya, eski düşmanı 'islam' ile bu kez sömürgesi Filipinler'de karşılaşmış. Macellan'ın İspanya adına Filipinler'e el koymasıyla birlikte, 16. ila 19. yüzyıllar arası Kuzey Pasifik'te, Asya, Amerika ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ticaret rotası "Manila Kalyon" / "Manila Galleon" rotası oluşmuş ve Akapulko'dan (Meksika) Manila'ya (Filipinler) gümüş, Manila'dan da baharat, ipek, porselen, altın yükleyen kalyonlara Moro deniz haydutlarının saldırısı da başlamış. Biz de bugünün içinde yaşayan geçmişin devamı bir dönem aralığında ve S/Y Storm Bird ile Pasifik Okyanusu'ndan Güney Çin Denizi'ne seyrimiz sırasında, arşipelde yüzyıllar önce başlamış olan haç ile hilâlin savaşından payımıza düşeni aldık. Bu deniz coğrafyasında yüzyıllar önce başlayan gerilimin devamı niteliğindeki fidye karşılığı insan kaçırma, deniz haydutluğu, terör olayları, dalga dalga gelip S/Y Storm Bird'ün bordasına kadar vurdu, maalesef. Dümen suyumuzda bıraktığımız Pasifik Okyanusu'nun sömürge tarihinin ve aslında, din maskesi ardındaki ekonomik, politik sömürünün koca okyanusun küçücük adalarındaki acıklı izlerini henüz üzerimizden atamamışken Filipinler'de biz de bu acıklı tarihin bir parçası olduk, istemeden de olsa bu güncel tarihi deneyimledik.

DÜZENSİZLİĞİN DÜZENİ

S/Y Storm Bird ile Palau'dan sonra seyrettiğimiz Filipinler Arşipeli'nin güneyinde yer alan Mindanao Adası'nın Davao Körfezi'ndeki Samal Adası'nda motoru indirdiğimiz ve teknenin bakımı ile uğraştığımız uzun ve yorucu bir 10 ay geçirmiştik. "Çelişkiler diyarı" olarak nitelendirdiğimiz Filipinler'in yüzyıllar süren sömürge geçmişinden kaynaklanan karmaşık bir kültür dünyası var. İspanyol, Britanya, Amerika, Japon saldırısı ve sömürgesi altında kalmış Filipinler, bugün hâlâ sömürgecilerin hepsinden izlerin sürülebildiği bir coğrafya. Dünyadaki aktif volkanların çoğunluğunun bulunduğu ve sıklıkla da deprem olduğu için "Pasifik Ateş Çemberi" denilen çemberin içinde yer alan Filipinler'de bu doğal fay hatlarının yanı sıra, kültür dünyalarındaki fay hatları da devamlı hissedilen bir sarsıntı içinde. Ülke, adeta bataklık gazı gibi sürekli ve için için hareket eden ve fakat yönü belli olmayan bir karmaşa ▶



Glan, Sarangani Bay, Filipinler

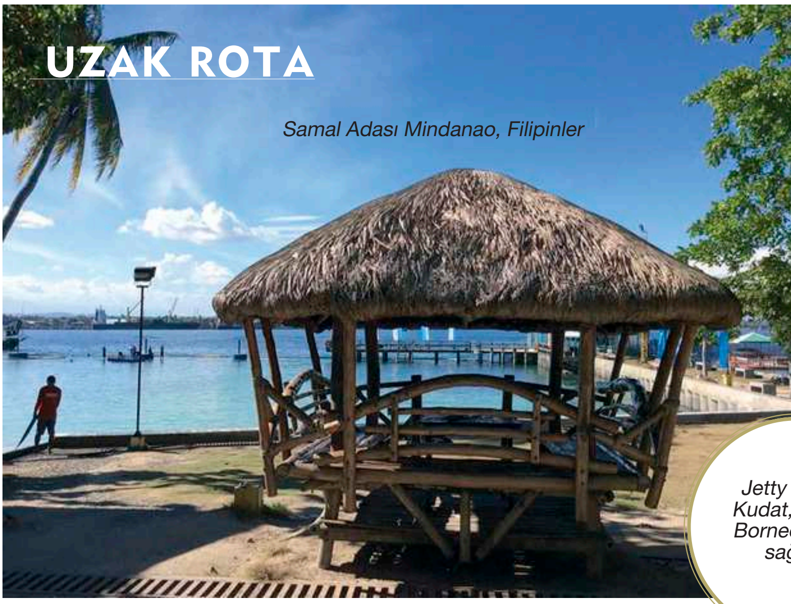


Holiday Oceanview Marina'dan ayrılış.



Glan, Sarangani Bay, Filipinler




Samal Adası Mindanao, Filipinler


Jetty Marina Kudat, Sabah, Borneo (üstet, sağda).


Firkateyn eşliğinde Sulu Denizi geçişi.

halinde. Burada uzun yıllardır seyir yapan teknecilerin "düzensizliğin düzeni" diye tarif ettikleri, hem deniz hem kara trafiği de bunun en iyi göstergesi. Hayatın uçlarına savrulmuş halk arasındaki gelir, hayat kalitesi dengesizliği ve zengin-fakir arasındaki uçurum; bir tarafta güzel tropik coğrafya, diğer tarafta çöplük içinde çürüyen insanlar gibi zıtlıkların 'normal' karşılandığı ülke ortamı doğrusu bizi zihnen ve manen yoran bir ortamdı. Kaldı ki, bağlandığımız marinadan ikisi Kanadalı, biri Norveçli, biri de Filipinli dört arkadaşımızın köktendinci bir çete tarafından fidye için kaçırılması da hem bizi ve hem de marinadaki dünya gezgini tüm teknecileri çok etkilemiş ve üzmüştü.

S/Y Storm Bird'ün teknik işlerinin tamamlanmasından sonra Samal Adası'nda 10 ay boyunca hayatı paylaştığımız güzel dostluklarımıza veda edip Borneo'ya seyretmek üzere, iki tekne yola çıkmaya karar verdik. Güneye sarkmadan Borneo üzerinden Hint Okyanusu'na geçmek istediğimiz için uzun süren bilgi ve fikir alışverişleri sonunda; Davao Körfezi'nden güneybatıya Selebes ve Sulu denizlerini hızlıca geçip, hiç durmadan Borneo'ya ulaşma planlarını yapmıştık. Rotanın kısa olması ve daha önce bu rotadan birkaç tekneci arkadaşlarımızın sıkıntı yaşamaksızın geçmiş olmaları, ama esas olarak da Filipin Donanması'nın güvence vermesi bizi cesaretlendiren unsurlardı. Sulu Denizi ve özellikle arşipelin güneybatısındaki Tawi Tawi Adaları, din maskesi arkasındaki çeteler savaşının riskli bölgeleri sayılıyor. Bizim geçişimiz sonrasında iyice ısınan bu rotadan gitmeyi başından beri doğrusu, hiç istememiştim ancak birlikte yol almaya karar verdiğimiz diğer teknedeki Avustralyalı arkadaşımız sayesinde ikna oldum sayılır. Seyre koyulmadan, rotamız üzerindeki güvenliği sağlayan Filipin ve Malezya Donanması ile görüşüldü, bilgi alışverişi yapıldı, kontaklar kuruldu ve nihayetinde yola çıkıldı.

ARIZA NEDENİYLE DONANMA ÜSSSÜNDE KONAKLAMA

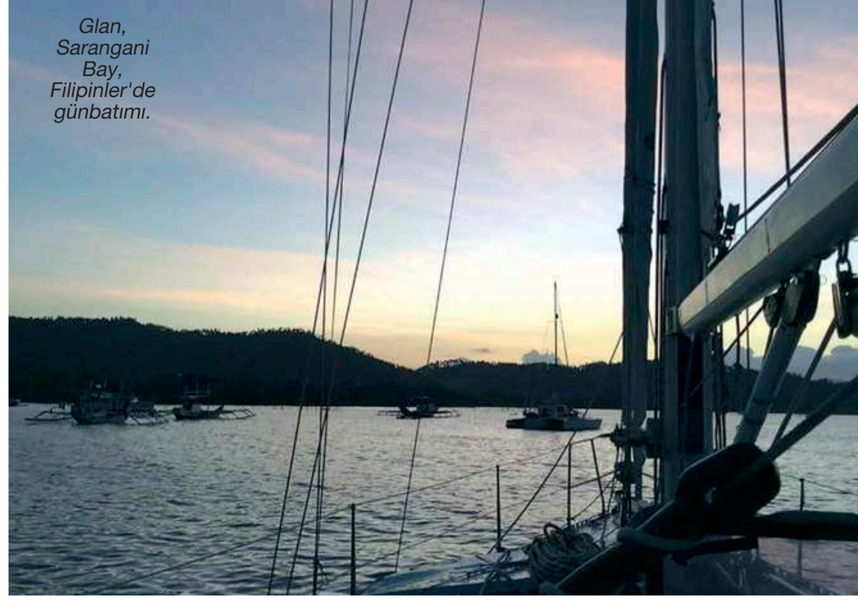
Mindanao, Samal Adası'ndaki marinadan ayrıldıktan iki gün sonra, gece yarısı arkadaşımızın teknesinde motor arızası baş gösterdi. Davao Körfezi çıkışında rüzgâr da kesilince teknelerini biz çekerek, birlikte, bir sonraki koy olan Sarangani Bay'e demir attık. Tamirin tespiti, çözümü için onların en yakın çekek yerine götürülmesi ve fakat orada tamir mümkün olmayınca bir başka merkez olan Glan'a gidip arızaya orada çare aramaya başlamak derken, onuncu günün sonunda durum nihayet netleşmişti: Birlikte yola çıktığımız Avustralyalı arkadaşlarımız motor arızalarını Davao'ya geri dönerek halletmek zorunda idiler. Biz de yola tek başımıza devam etmeye karar verdik ve batıya doğru seyre koyulduk. Selebes Denizi'ni iki günde sakin bir şekilde geçtikten sonra, hızlı bir şekilde geçmeyi planladığımız riskli bölge olan 50 deniz millik Zamboanga Kanalı'nın tam girişinde, motordaki yağ soğutucu arıza yaptı. Arızanın daha büyük soruna yol açmasını önlemek ve durumu kontrol altına almak için derhal, hiç düşünmeksizin, geçişimizden haberdar olan ve iletişim halinde olduğumuz donanmayı aradık. Devriye botu 45 dakika içinde bize ulaştı ve bu defa onlar bizi çekti ve kanalın ortasındaki deniz üslerine bağlandık. Doğrusu insani ve profesyonel açıdan gördüğümüz destek çok etkileyiciydi. Ertesi sabah donanma komutanının makamına teşekkür etmek için çıktığımızda ise beklemediğimiz bir medya baskınıyla karşılaştık. Hem uzun yol teknecilerine alışık olmadıklarından, hem de o tarihteki yerel politik havanın karmaşasından dolayı medyanın ilgisi fazlası ile yüksekti. Sonradan anladığımız kadarıyla televizyon kanalları, gazeteler, sosyal medya aracığı ile donanma, olayı çete örgütlerine karşı politik bir güç gösterisi olarak kullanmak istemiş ve üzerimizden yapılan bir medya propagandası söz konusu olmuştu. Konunun bizim açımızdan gereksiz büyüdüğünü kavramıştık. Bir hafta boyunca kaldığımız donanma üssünde yağ soğutucu arızamız giderildi, ihtiyaçlarımız karşılandı ve çok güzel ağırlandık. Tabii ki müteşekkirdik. ▶

"Sulu Denizi ve özellikle arşipelin güneybatısındaki Tawi Tawi Adaları, din maskesi arkasındaki çeteler savaşının riskli bölgeleri sayılıyor."



Denizci askerler ve fırkateyn eskortluk etmesine rağmen riskli adaları iki günde geçtik.





Glan, Sarangani Bay, Filipinler'de günbatımı.

EN UZUN VE GERGİN NÖBET

Borneo'ya hâlâ 300 deniz mili kadar yolumuz vardı. Yol kısa fakat risk büyüktü. Donanma komutanlığına, hakkımızda yapılan medya yayınlarından sonra daha büyük risk altında olduğumuzu, teknenin ve bizim fotoğraflarımızın medyada fazlasıyla yer aldığını ileri sürerek; yolumuza devam edebilmek için eskort istedik. Sonunda iki denizci asker, otomatik silahlarıyla teknede ve yanımızda; bir firkateyn de bize eşlik ettiği halde kanalı ve riskli adaları iki günde geçtik ve Sulu Denizi'nde Borneo'nun kuzeyinde Malezya karasuları sınırında Filipin donanması eskortundan ayrıldık. Teknede silah bulundurmayı hiçbir zaman, hiçbir şekilde akla uygun bulmadığımız halde; zaman zaman havuzlukta, zaman zaman teknenin içinde neredeyse boyum uzunluğundaki otomatik tüfeklerle iki gün bir arada olmak doğrusu pek hoş bir duygu değildi. Ancak firkateynin verdiği güvenlik hissi de yadsınamazdı. Eskortun bizden ayrılmasından sonraki son geceyi, Borneo'nun Sabah, Malezya bölgesindeki Kudat Marinası'na devam etmek için geçeceğimiz Selaat Banggi Kanalı'nı gün ışığında geçmek istediğimizden; orsa alabanda eğlenerek geçirdik.

Galiba o gece, neredeyse tüm gece hiç uyumadan haydutlara karşı tuttuğum nöbet, uzun seyirler boyunca tuttuğum en zorlu, en 'uzun', en gergin nöbetimdi. Ertesi sabah gün doğmadan seyre devam ettik ve geçişi güvenlik altında yapmak üzere bu kez Malezya Donanması ile irtibata geçtik. Öğleden sonra Borneo'nun kuzeyindeki Kudat Jetty Marina'ya giriş yaptık. Üzerimizdeki gerginliği atmak için uzunca bir süreye ihtiyacımız olduğu kesindi.

Okyanusta, denizde, uzun seyirde, uzak rotada, en büyük tehlike doğadan gelen değil, insandan gelen tehlikeymiş. Anladım...





Samal Adası, Davao feribotu.



AMİRAL CEM GÜRDENİZ
gurdenizcem@gmail.com

HMS Superbe

Savaş gemilerinin yaşam döngüsü

Mondros sonrası mütareke döneminde İzmit, Mudanya, Karamürsel ve Gemlik'te sivil yerleşim alanlarını bombalayan HMS Revenge, HMS Superbe ve HMS Ajax'ın kaderlerinin güzelliğinden bahsedebilir miyiz? Atlantik ve Pasifik'te savunmasız yolcu gemilerini batıran denizaltıların kaderini güzel sayabilir miyiz? Şili'nin Esmeralda gibi işkence ve zalimliklere ev sahipliği yapmış hapishane gemilerinin talihlerinin açık olduğunu söyleyebilir miyiz?

Gemiler de insanlar gibi doğar, yaşar ve ölürler. Geminin doğum günü denize indirilme töreninin yapıldığı gündür. O gün herkes son derece mutludur. Ona verilen ismin gemi annesi tarafından anonsu ile birlikte saniyeler sonra kırılan şampanya şişesinin metal teknede çıkardığı ses, yeni doğan bebeğin ilk ağlama sesi gibidir. Gemiyi kızağa bağlayan çelik halatların kesilmesi bebeği anne karnına bağlayan kordonun kesilmesi gibidir. O andan itibaren artık o geminin sadece bedeni değil, ruhu da vardır. Ruhu olan her varlık gibi kaderi ve talihi de vardır. Kaderlerinde önemli olan ise bu kutsal varlıkların barışa ve adil zafere hizmet edebilmesidir. Bir savaş gemisinin savaşı caydırması ve haklı savaşlarda kazanması esas olmalıdır.

Mondros sonrası mütareke döneminde İzmit, Mudanya, Karamürsel ve Gemlik'te sivil yerleşim alanlarını bombalayan HMS Revenge, HMS Superb ve HMS Ajax'ın kaderlerinin güzelliğinden bahsedebilir miyiz? Atlantik ve Pasifik'te savunmasız yolcu gemilerini batıran denizaltıların kaderini güzel sayabilir miyiz? Şili'nin Esmeralda gibi işkence ve zalimliklere ev sahipliği yapmış hapishane gemilerinin talihlerinin açık olduğunu söyleyebilir miyiz? Ya da TCG Muavenet'i bir tatbikatta kalleşçe vuran USS Saratoga uçak gemisini onurlu geçmişe sahip gemiler arasına sokabilir miyiz?

SAVAŞ GÖRMEYEN SAVAŞ GEMİLERİ

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra savaş gemilerinin çok çok azı denizde gerçek muharebe ile karşılaştı. Kore, Vietnam, Süveyş Kanalı Krizi, Arap İsrail Harpleri, Falklands Savaşı, İran-Irak Harbi, Körfez Savaşı, Yugoslavya Krizi ve en önemlisi Soğuk Savaş döneminde geleneksel anlamda bir deniz savaşı yaşanmadı. 1967 "6 Gün Harbi"nde İsrail muhribi Eliat'ın Mısır'a ait OSA sınıfı güdümlü mermili hücumbotlar tarafından Pakistan-Hindistan Savaşı'nda Hindistan muhribinin Pakistan'a ait Gazi denizaltısı tarafından batırılması, Falklands Savaşı'nda Arjantin ve İngiliz savaş gemilerinin denizaltı ve hava tehditlerine maruz kalarak Körfez Savaşı'nda Irak savaş gemilerinin Amerikan ve İngiliz deniz helikopterlerinin düzenlediği saldırılarla batırılmaları son 50 yılın deniz angajmanlarına (çatışmalarına) bazı örnek olabilir. Bu savaşlarda meydana gelen az sayıda deniz çatışmalarında görev alan gemilerin sayısı, 1946–2017 yılları arasında inşa edilen savaş gemilerinin sayısı ile karşılaştırıldığında elde edilecek oranti binde 5'ler civarında olacaktır. Bu, bir bakıma Soğuk Savaş'ın günümüze mirasıdır. Bu nedenle dünya savaşlarında yaşananların aksine 20'inci ve 21'inci yüzyılda inşa edilen gemilerin büyük bir çoğunluğunun yaşam süreci denizde değil, gemi söküm tesislerinde son bulur.

Savaş gemileri eğer şanslılar ise, Türk Donanması'nda olduğu gibi, hizmet dışına bir törenle çıkarlar. Geminin hizmet dışına çıkışı seyircilerde hüzün ve melankoli yaratır. Bayrakları indirilirken, borda numaraları silinirken, isimlikleri sökülürken onların tuzlu su ile ilk buluştukları gün akla gelir. Katıldığı yüzlerce tatbikat, denetleme, harekât ve önemli olaylar, film şeridi gibi o gemiyle kader birliği yapmış komutanlar, subaylar, astsubaylar ve ailelerinin gözlerinin önünden geçer, gider. İşte her hizmet dışına çıkma töreninde ▶


HMS Revenge

bu düşünceler aklınızı kurcalar durur. O gemi sonsuzluğa uğurlanırken güvertesinde dolaşırsınız. Denetleme taburunda gemi komutanından yediğiniz alabanda (karacılar "fırça" derler) aklınıza gelir, ya da dış limanda ilk vasıtayı beklerken yaslandığınız puntele gözünüz ilişir. Köprüüstünde iskele ve sancak kırlangıçlara uğrarsınız, cayro ripiterlerinden kerteriz alırken köprüüstünden dışarı sızan taze kahve kokusu ile karışık sigara dumanını içinize çekersiniz. Sonra gözünüz


HMS Ajax


USS Saratoga

güvertedeki artık parlamayan sarı aksama takılır. Onları parlatmak için gösterdiğiniz çabalar aklınıza gelir. Hepsi bir opera sahnesiymişçesine perde perde gözünüzün önünden geçer ve son anonsla gerçeğe dönersiniz. "Şimdi gemi personeli, gemiyi terk edecektir!" O esnada geminin ilk komutanına gözünüz takılır. Ağlıyordur.

HİZMET SONRASI DEĞİŞEN KADER

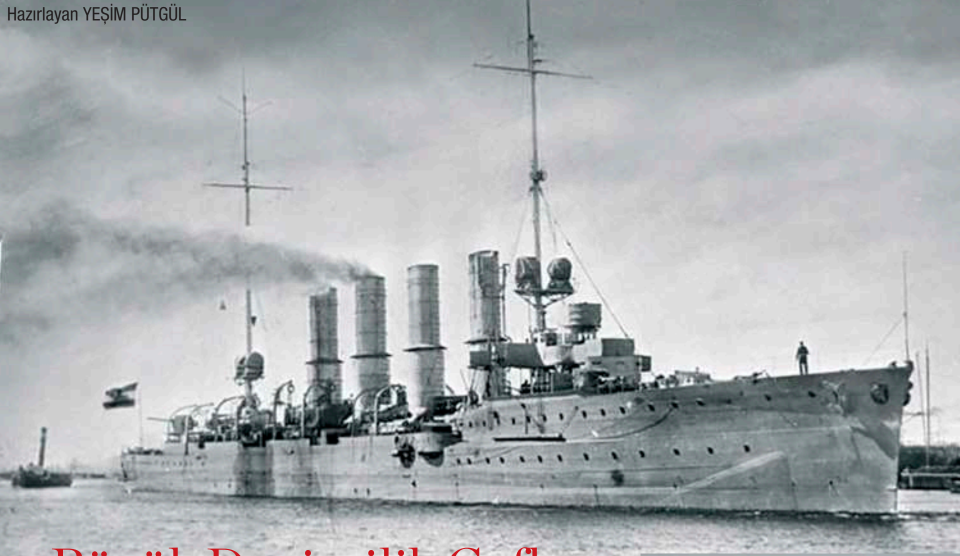
Türk bayrağı altında yaşadığı hayatında onlarca gemi komutanı ona kumanda etmiştir. Ona komutanlık yapan subaylarla, diğer görevli subayların isimlerinin bulunduğu, gemi subay salonunda asılı olan pirinç levha artık o geminin mezar taşı olur ve törenden sonra Deniz Müzesi'ndeki yerini alır. Hizmet dışına çıkan gemi, o gemide görev yapmış onlarca komutanın ortak evladı olarak kabul edilir. Bu nedenle tören, evlatlarını toprağa veren babalar gibi doğal olarak onları hüzünlendirir. Ancak Deniz Kuvvetleri'nin çok güzel ve anlamlı bir ananesi olarak en kısa zamanda yeni bir gemiye aynı isim verilir. Ve onlarca gemi komutanı böylece torun gemilerine kavuşmuş olurlar. (*Nejat Tarakçı, Sorumluluk ve Gururun Zirvesi, 1 Temmuz 2013 tarihli internet yazısı*)

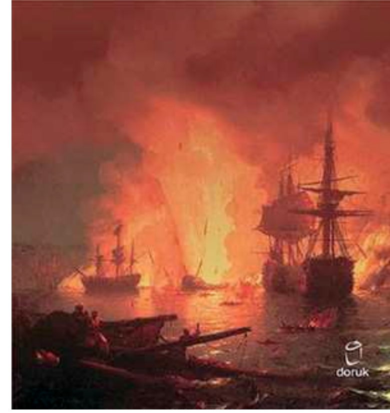
Bir savaş gemisini hizmet dışına çıktıktan sonra değişik kaderler bekler. Eğer çok şanslı ise en onurlu sonu yakalar ve müze gemi olur. Bazıları girişimciler tarafından satın alınır ve tadil edilerek ticaret gemisine ya da yata dönüştürülür ve ikinci deniz hayatlarına başlarlar.

Şans sıralamasında bir diğer aşama söz konusu savaş gemisinin donanmanın fiili atışlarında hedef gemisi olmasıdır. Atışlar sonunda batarlar. Diğer kardeşlerinin daha iyi savaşmasına aracılık ederek, ait olduğu yerde yani denizde sonsuza dek yaşama hakkını kazanırlar. Benzer durum suni resif yapılan gemiler için de geçerlidir. Deniz dibinde şekli hiç bozulmadan yatan geminin, artık her gün onlarca dalgıç misafiri vardır. Sıralamada en talihsiz olana gelince. Sonları gemi söküm tesislerinde gerçekleşen gemiler en talihsiz olanlardır. Gemi söküm tesislerinde kemirilmeye başlanmış bir savaş gemisi, gemi ve deniz sevgisi olan birinin yüreğini parçalar. Sırtlanların bir geyiği parçalaması gibi baştankara edilen gemi, ağır ağır, baştan kıça doğru, günler, haftalar ve aylar içinde yok edilir. O sahneler günlerce aklınızdan çıkmaz.

Hele o gemide hatıralarınız varsa, sökülen sadece o geminin değerli metalleri olmaz, hayatınızdan parçalar koparılır. Aslında o gemilerin insanlardan farkı yoktur. Çoğu insan gibi sessizce ve habersizce sizi terk etmişlerdir. Denizleri, sevenlerini, güverte ve kamaralarındaki tüm yaşanmışlıkları, komutan ve kaptanlarını, yolcularını, başarılarını, başarısızlıklarını, galibiyetlerini, mağlubiyetlerini, heyecanlarını, üzüntülerini, ayrılmaları, buluşmaları velhasıl bir insana ait her türlü duyguyu geride bırakarak, kendi iradeleri dışında buraya getirilmişlerdir. Hangi gemi böyle bir ölümü hak eder? Hangi gemi ben artık yoruldum beni sökün diyebilir? Denizlerde dolaşmış bu çelikten ruhları bedenlerinden ayırsak bile, ruhlarının ufuk çizgisinin ardına gitmelerini önleyebilir miyiz?

Hazırlayan YEŞİM PÜTGÜL





Büyük Denizcilik Gafları

Dünya tarihini değiştiren gemi



Kimilerine göre Tuğamiral Troubridge, Goben'e engel olmadı ve bu olay Osmanlı'yı savaşa soktuğu gibi dünya tarihini de değiştirdi. Büyük Denizcilik Gafları kitabında Goben'in firarı gibi denizlerde yapılan askeri hatalar birer kara mizah örneği olarak ele alınmış.

Askerlik zaten çok zor bir iş. Bir de kaçacak yerinizin olmadığı bir sahnede; yani denizde olduğunuzu düşünün... Fırtına ve sis gibi kötü hava koşullarına, geminin vurulmasını, ölümcül hastalık tehlikesini, kamçılanma korkusunu ve de beceriksiz komutanları ekleyin. Geoffrey Regan "Büyük Denizcilik Gafları" adlı kitabında, denizlerde yapılan hataları ele almış. Kitap, şu saptamayla başlıyor: "Denizcilik falsoları genellikle karada ulaşılmayan kesinlik taşırlar. Gemisini kayalara sevkeden veya diğer gemilere çarpan kaptan, hasar ve kayıplar nedeniyle suçlanır. Fırtına ve sis gibi kötü hava koşulları görevlerini olanaksız hale getirse de, bu ender olarak onları divanı harpten veya rezil olmaktan korur." İkinci saptama ise deniz savaşlarının, kaptanlar veya amirallerin sebep olduğu kişisel felaketlerle dolu olduğu. Özellikle 19. yüzyılın, 'kötü', 'deli', 'zalim' gibi sıfatlarla anılan eksantrik komutanlarla dolu olduğunu belirten Regan, bu komutanların kiminin emirleri yanlış anladığını, kiminin yanlış anlamış gibi yaptığını, kiminin her zaman bir yerde saklanmayı başardığını, kimininse beceriksiz astlarının kurbanı olduğunu vurguluyor. Kitapta, ağırlıkla İngiliz komutanlar incelenmiş. Efsane deniz savaşları da Regan'ın kara mizahından nasibini almış. Bunlar arasında bir türlü doğrusal dümen tutulamayan dairesel Rus muharebe gemisi Amiral Popov ile Rus Baltık Filosu'nun Japonlarla savaşmak için 18.000 millik sefer yapması gibi efsaneler de var. Goben'in firarı ile Çanakkale Deniz Savaşı da bu çalışmada kendine yer bulmuş. Biz önce 'Bir Küvetin Masalı' başlığı altında anlatılan yuvarlak gemiler meselesine bir göz atalım.

SAVAŞ ZIRHLISI TURİST GEMİSİ OLDU

Kitaba göre 1860'ların en enteresan fikirlerinden biri Rus Amiral Popov tarafından düşünülen dairesel zırhlılar. Kalın zırhla kaplı, dairesel bir gövdeye sahip, iki acayip gemiden söz ediyoruz: Amiral Popov ve Novgorod. Bu iki gemi inşa edilmiş edilmesine ancak nehirde denenirken akıntıya kapılmış ve fırıl fırıl dönerek daireler çizmeye başlamış. Öyle ki daimi bir anafora yakalanmış görüntüsü çiziyorlarmış. Acınacak durumdaki personel, mide bulantısından perişan olmuş bir halde güverteye serilmiş yatarken gemileri kontrol edememiş elbette. Neyse sonuçta bir şekilde denize ulaşmayı başarmışlar. Denemeden başarısızlıkla çıkan bu iki prototip ise daha sonra sabit demirli olarak yüzen müstahkem mevki olarak ve turistik atraksiyonlarda kullanılmış.

KÖMÜR İKMALİYLE DÜNYA TURU

"Lanetli Sefer" başlığı altındaysa Rus Baltık Filosu'nun 1905'te 18.000 millik efsane deniz seferi anlatılıyor. Yıl 1905, gemiler kömürle çalışıyor. Bu durum, Rus Hükümeti'nin Japonya ile savaşmaya karar vermesine ve Baltık Filosu'nu dünyanın etrafında dolaşarak Japonlarla savaşmaya sevk etmeye engel olmamış. İşin acıklı yanı, mesafenin büyük kısmında hiçbir Rus üssü olmadığı gibi müttefiklerinin de limanlarını filoya kapatması. Amiral Rozhetsvensky, filonun ihtiyacı olan yarım milyon ton kömür için bir şirketle anlaşma yapmış. Anlaşmaya göre, 40 muhabere ▶

gemisi fırtınalı havalar da dahil olmak üzere en az 30 buluşma ile kömür ihtiyacını açık denizde karşılayacak. Baltık Denizi'nden yola çıkan filonun güzergâhı, Güney Afrika'dan Hint Okyanusu'na geçmek, oradan Japonya'ya ulaşmak. Hava şartları, hastalık, moralsizlik ve kötü kararlar gibi etkenler yüzünden beklenen sonuç alınamamış. Japonlarla savaşılmış savaşılmasına da, galip karşı taraf olmuş. Daha kötüsü, Amiral Rozhetsvensky'nin yaralı olarak denizden çıkarılması. Amiral, Rusya'da alay konusu olmuş. Hikâye böyle bitmiyor; Rozhetsvensky, 1908 yılında St. Petersburg'da bir otelde kalırken aldığı telgrafla hatırasına hürmeten yapılacak ölüm merasiminin detaylarını öğrenmiş. Anlaşılan ölmüştür ama kimse ona haber verme zahmetine katlanmamıştır.

GOBEN'İN FİRARI VE ÇANAKKALE

Kitapta bizi ilgilendiren iki gaf da yer alıyor: Çanakkale Deniz Savaşları ve Goben'in firarı. Kitapta, Winston Churchill'in Çanakkale'ye denizden hücum planının büyük bir gaf olduğu belirtiliyor. Bir yarımadaya denizden topçu ateşiyle taarruz etmek yerine körfezdeki mayınların temizlenmesi gerektiği vurgulanan kitapta, Türklerin bu gafı büyük bir beceriyle kendi lehlerine kullanmayı başardığı vurgulanıyor. "Dünyayı Değiştiren Gemi" olarak adlandırılan Goben'in firarı ise ayrı bir hikâye. Goben ve Brastlau, Osmanlı'yı I. Dünya Savaşı'na sokan gemiler. Kitaba göre o dönem Akdeniz'deki İngiliz kuvvetlerinin başındaki Tuğamiral Sir Ernst Troubridge (bahriyedeki adıyla 'tepesinde pek de bir şey olmayan adam') bulunuyordu. Troubridge, İngiltere'den gelen "üstün kuvvetlerle savaşmama" emrini, gemilere saldırmama kararı olarak yorumlamış ve Goben'in firarını engellememiş. Goben ve Brastlau'nun yolunu kesmeyen Troubridge, daha sonra ülkesinde yargılanmış, divan-ı harpte aklansa da halkın gözünde mahkûm olmuş. Churchil'in anılarında "Ortadoğu halkı için Goben'in taşıdığı kadar kıyım, daha önce hiçbir geminin pusulasından doğmamıştır" diye yazdığı Goben'in firarı da böylelikle büyük bir gaf olarak tarihte yerini almış. "Büyük Denizcilik Gafları", okuyanın çok şey öğreneceği eğlenceli bir kitap. Umarız ikinci baskıda kitabın güzelliğine gölge

TÜRKİYE NELER OKUYOR?

1. Ikigai-Japonların Uzun ve Mutlu Yaşam Sırrı / **Hector Garcia**
2. Ustalık Gerektiren Kafaya Takmama Sanatı / **Mark Manson**
3. Kördüğüm / **Ayşe Kulin**
4. Beyaz Zambaklar Ülkesinde / **Grigory Petrov**
5. Başlangıç / **Dan Brown**
6. Abum Rabum / **İskender Pala**
7. Saklı Seçilmişler / **Soner Yalçın**
8. Hüzünlü Bir Ponçik / **Çağrı Taner**
9. Beni Neden Sevmedin? / **Zeus Kabadayı**
10. Elon Musk - Tesla SpaceX ve Muhteşem Geleceğin Peşinde / **Ashlee Vance**

*Kaynak: dr.com.tr

"ATATÜRK'SÜZ BİR TARİH DÜŞÜNÜLEMEZ"

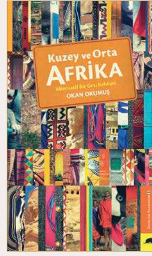
Gazi Mustafa Kemal Atatürk, İlber Ortaylı



İlber Ortaylı, yaşamının tüm yönleriyle Atatürk'ü anlattığı kitabıyla, tarihçilere sürekli başvurulacak bir rehber kitap daha kazandırdı. "Gazi Mustafa Kemal Atatürk" kitabı, Mustafa Kemal'in aile kökeni ile başlıyor ve askeri eğitimi, Manastır yılları, milliyetçilikler dönemi, İttihat ve Terakki, II. Abdülhamid, Enver Paşa, Ziya Gökalp, Trablusgarb, Balkan Savaşları ile devam ediyor. Tüm detaylarıyla Milli Mücadele Dönemi, 23 Nisan 1920 ve sonrasında muhalefete rağmen verilen Kurtuluş Savaşı, İnönü Muharebeleri, Lozan Konferansı, saltanat ve hilafet tartışmaları, Lozan, On İki Ada, mübadele ve Osmanlı'dan kalan borçlar ele alınıyor. Kitapta, Türkiye'nin son mareşali Atatürk'ün dünya tarihinin nadiren gördüğü bir deha olduğunu belirten Ortaylı, önsözü şu saptamayla noktalıyor: "Atatürk'süz bir tarih düşünülemez. Tarih, Atatürk'ün etrafında şekillenmelidir ve öyle de olacaktır."

POPÜLER BÖLGELERE DEĞİL BAKİR KOYLARA DAVET

Kuzey ve Orta Afrika, Okan Okumuş



Son yıllarda gezi blogger'ları kadar bu blogger'ların yazdığı kitaplar da çoğaldı. Okan Okumuş'un "Sınırları Kaldırdım" dizisinin üçüncüsü olan "Kuzey ve Orta Afrika - Alternatif Bir Gezi Rehberi" adlı kitabı da böyle bir çalışma. Asya, Avrupa ve Latin Amerika'daki turist kalabalıklarından bıkan ve farklı bir güzergâha yönelen Okumuş, 15 yıldır aralıklı olarak bu Afrika'yı geziyor. Sırt çantasıyla çıktığı yolculukta Yeşil Burun Adaları, Etiyopya, Fas, Senegal, Tanzanya, Ruanda, Uganda, Kenya ve Mısır'a uğrayan Okumuş, safari belgesellerinde anlatılan Afrika'nın tersine kıtanın da yolculuğun da güvenli olduğunu, dünyanın en bakir, en güzel sahillerine sahip bu kıtanın insanlığa umut verdiğini belirten Okumuş, okurlarını henüz kitle turizmine yenik düşmemiş bu bakir koyları keşfetmeye çağırıyor.

DAHA AZ BİLİNEN TOPRAKLARDA

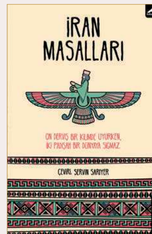
Yol Hikâyeleri 2, Mehmet Genç



"Yol Hikâyeleri 2" bir diğer gezi blogger'ının; 2010 yılından bu yana seyahat eden ve sanal dünyada binlerce takipçisi olan Rotasız Seyyah Mehmet Genç'in ikinci kitabı. 2014 yılında dünya turuna çıkan Genç, Avrupa, Uzak Doğu ve Latin Amerika'ya yaptığı yolculukları ilk kitabında anlatmıştı. İkinci kitap ise İran, Afganistan, Tacikistan ve Kırgızistan seyahatlerini içeriyor. İran'ı neredeyse karış karış gezdikten sonra dünyanın en konuksever ülkesi ilan ettiği Afganistan'a geçen Mehmet Genç, burada Taliban karargâhına kadar gidip fotoğraflarını çekmeyi başarmış. Gittiği bölgelerde yerel halkla iç içe yaşayan genç seyyah, Tacikistan'ın ardından Kırgızistan'a gitmiş ve 7,134 metrelik Lenin Zirvesi'ne Türk bayrağını dikerek noktalamış 985 günlük macerasını.

EVVEL ZAMAN İÇİNDE BİR PERS HÜKÜMDARI VARMIŞ

İran Masalları, Karakarga Yayınları



Karakarga Yayınları'nın ilk baskısını Haziran 2017'de yaptığı İran Masalları'nın yedi ay gibi kısa bir sürede onuncu baskıya ulaştı. Bu durum masalların evrensel olduğunu mu, yoksa binlerce yıllık bir kültüre sahip bu sırrı komşumuzu daha yakından tanıma isteğini mi gösteriyor bilinmez ama Servin Sarıyer'in çevirisini yaptığı derlemenin çok beğenildiği kesin. İran'daki değişik inanç ve kültürlerinin bin yıllar içinde nasıl iç içe geçtiğini göstermek amacıyla kitap oluşturulurken karma bir seçim yapılmış. Kaynağını Budizm, Hinduizm, Zerdüştlük ve İslam'dan alan masallar, Pers mitolojisinden olduğu kadar, Arap, Kalmuk ve Hint dünyasından da izler taşıyor. Masallardaki ortak nokta ise erdem ve bilgelik üzerine kurulu olmaları. Ki bu da çocuklarımızda da olmasını istediğimiz en güzel değerler değil mi?



EMİR KUNT
emir@emirkunt.com

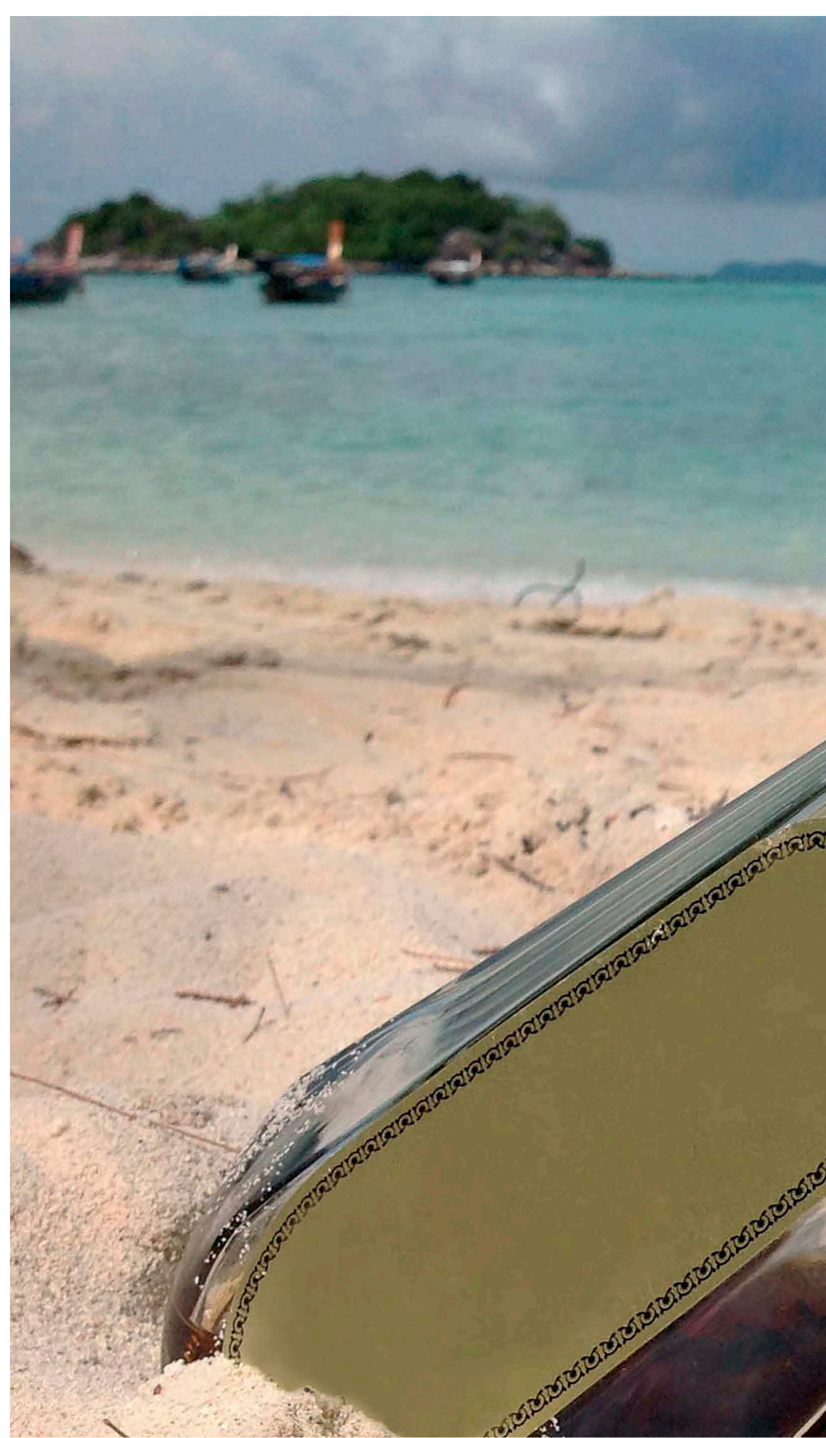
Elinde viski ha!

Kazandığı parayı kendi ülkesinde değerlendiren insanları memleketin kanını emen tefeciler gibi göstermesini çok yadırgamıştım ama kafasında “elinde viskili” diye bir tip oluşturmuş Kemal Bey’in “yüzde 0 vergi ödeyip yatlarında viskilerini yudumluyorlar” tarzında yaptığı açıklama benim memleketimle ilgili, olmayan ümidimi iyice yok etti.

Huzur, saygı, anlayış, güven ve tahammül kelimelerinin lügatimizden tamamen çıkmaya başladığı bugünlerde arsızlık, pişkinlik, doyumsuzluk, bencillik, cahillik kural tanımazlık ve vurdumduymazlık her tarafımızı sarmış durumda. Umut eskiden fakirin ekmeği denirdi, şimdi herkesin ütopyası haline gelmiş durumda. Umutlu olabileceğimiz günleri hayal edebilecek umudumuz bile kalmadı. Bencil bir sessizlik, riyakâr bir körlük, hırçın doyumsuzluk ve çakalca, saygısızca, herkesi çiğneyerek, üzerine basarak paraya erişme arzusu toplum olarak bizi dibe vurdurmuş durumda. Köpekleri zehirleyen, ormanlarını yakan, kadınları döven, tecavüz eden, küçücük çocukları evlendiren, çalıştığı yeri soymaya çalışan, din tüccarlığı yapan insanların haberleri her gün binlerce mecradan sürekli karşımızda. Bu binlerce rezillikten bir tanesi bile medeni bir ülkede toplumu aylarca ayağa kaldırıp isyan noktasına getirirken bizde karikatür muamelesi görmekte.

Başını öne eğip tekerini döndürmeye çalışanlarla tasını tarağını toplayıp gitmeye çalışanların bir arada olduğu mutsuzlar ve umutsuzlar ordusu. Ortak paydaları öfke ve kızgınlık. Öfke, milli devlet politikamız olmuş durumda. Bugün ekilen bu öfke tohumlarının yarın şartlar değiştiğinde karşı konulamaz bir linç etme arzusuna dönüşmesi kaçınılmaz olacaktır. Günü kurtarma ve oy uğruna pompalanan bu öfke toplumun kutuplaşmasını beslemekte. Boğazını sıkanlar ve dişini sıkanlar patlamaya hazır bomba gibi. Siyaset eşittir yalan, para eşittir talan olmuş durumda.

İşte, bu ahval ve şerait içinde tam yazma zevkimi ve arzumu kaybetmişken muhalefet liderinin şaşkınlık yaratan açıklamalarını okudum ve bilgisayarın başına oturdum. Geçenlerde “ellerinde viski, Londra’da oturup Türkiye’de parasına faiz alanlar” diye bir tabir kullanıp kazandığı paraları kendi ülkesinde değerlendiren insanları memleketin kanını emen tefeciler gibi göstermesini çok yadırgamıştım ama kafasında “elinde viskili” diye bir tip oluşturmuş Kemal Bey’in “yüzde 0 vergi ödeyip yatlarında viskilerini yudumluyorlar” tarzında yaptığı bu açıklama benim memleketimle ilgili, olmayan ümidimi iyice yok etti. Ne demek istiyorsunuz yani? Halka bu popülist laflarla zengin olmak rezil bir şey mi demek istiyorsunuz. Fakir olmak onurlu, zengin olmak haysiyetsiz mi demek istiyorsunuz. En ilkel sol görüşlerde bile böyle bir mantık kaldı mı Allah aşkına? İnsanlara fakirliği paylaşmayı değil zenginliği paylaşmayı hedef koymalısınız. Memlekette her şey kötüye gidiyor diye bağıran sizsiniz ve çoğunda haklısınız. Yukarıda saydığım iki paragraf olumsuzluktan bunalıp Londra’ya kaçmış bir insana tefeci muamelesi yapmanın amacı ne olabilir? Öneriniz nedir? Adam parasını işletmesin mi? Türk tahvillerini almasın mı? “Sıfır vergi ile yat” diyorsunuz. Bu kanun yabancı bayrak utancından kurtulmak için çıkarıldı haberiniz yok mu? Herkes Türk bayrağına geçti veya geçiyor. Bu ilelebet sürecek bir şey değil. Sizin hiç mi haberiniz olmadı? Tekne sahibi insanları eski





Türk filmlerinde barda viski ile oturan Nuri Alço tiplemelerine benzetmek de neyin nesi? Bu millet yata binmeyi Atatürk'ten öğrendi Kemal Bey, denizcilik zaten asırlardır ruhunda var.

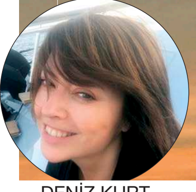
"Gucci gözlük alan yüzde 8 KDV ödüyor" diyorsunuz. Onu da yanlış biliyorsunuz. Güneş gözlüklerinin KDV oranı yüzde 18. "Tezek yakanlar" diye örnek veriyorsunuz. Memlekette bu kadar boktan mevzu varken bir tane de siz eklemek istemişsiniz belki ama kime ne fayda getirecek gerçekten anlamadım.

Bir de "bu Yunanlar adalarımız işgal etti" deyip duruyorsunuz. Hangi adalar bunlar gerçekten, resimli bir şekilde gösterebilir misiniz? Yunanistan ve Türkiye'nin arasında bulunan hemen hemen bütün adalara gitmiş biri olarak son 30 yıldır hiçbir değişiklik görmedim. Siz söyledikçe sorup soruşturuyorum, statüsü belli olmayan, kimseye faydası olmayan kayalıklar dışında bahis edilecek bir "ada" bulamıyorum. Durup dururken zaten yıllarca kanlı bıçaklı olduktan sonra yavaş yavaş düzelmeye başlamış olan komşu ilişkilerimizi dinamitliyorsunuz. "Elinde viskisi yatıyla gezenlerin" yıllardır adalara gide gele Yunanlarla nasıl bir dostluk ağı ördüğü hakkında en ufak bir fikriniz var mı? Bir yanlışlık varsa ve düzeltmek istiyorsanız çare Yunanistan'ı düşman ilan etmek midir, hükümeti saldırmak için tahrik etmek midir? "Ecevit olsa gider adaları geri alırdı" bile dediniz.

"Doğayı ve denizi nasıl koruduklarını görüp her seferinde imrendiğimiz bu adaları biz tekneciler kendi memleketimiz gibi benimsiyoruz!"

Size oy verenlerin büyük çoğunluğu kıyı kesimlerde ve bu insanların çoğu adalara keyifle ve zevkle seyahat ediyor. Oradan gelen misafirlerini ağırlıyor. Doğayı ve denizi nasıl koruduklarını görüp her seferinde imrendiğimiz bu adaları biz tekneciler kendi memleketimiz gibi benimsiyor, seviyor ve keyfini çıkarmaya çalışıyoruz. Egenin iki yakasını birlikte, el ele ve barış içinde görmek istiyoruz. Geçmişte mecburi fedakârlıklarla bıraktığımız adalarımızdaki Yunan kardeşlerimizi düşman olarak değil kardeş olarak kucaklamak istiyoruz ve öyle de yapıyoruz.

Size de naçizane tavsiyem o. ⎈



DENİZ KURT
info@denizkurt.it

Mermerlerin gücü adına FORTE DEI MARMI

Bir Pazar günü bisikletim Lui'ye atlayıp (evet ismi Lui) Viareggio'dan pedala bastım. 45 dakika boyunca Toskana'nın uzun ve dümdüz kıyı şeridinde keyifle ıslanarak pedal çevirirken (malum o bölge sonbaharda biraz yağmurludur) kendimi marka dükkânlarla sarılmış, şıkır şıkır sokaklarda buldum! Meğer Forte Dei Marmi'ye gelmişim.



Forte Dei Marmi sokakları.

Forte Dei Marmi, ismini mermerden almış bir kent. Ne demek bu? "Marmo" İtalyanca'da mermer demek. Forte Dei Marmi de "mermerlerin gücü" anlamına gelir çünkü bu bölge, dünyaca tanınan ve değerli beyaz bir mermer olan Carrara mermerinin çıktığı noktadır.

İtalyanlar bilir, hatta Milano gibi büyük şehirlerde biraz da hali vakti yerinde İtalyan sohbetlerinde duyarsınız Forte Dei Marmi'ye yerleşenleri ya da yazlarını orada geçirenleri. Eh çünkü Forte Dei Marmi, Toskana kıyılarında hiç tahmin etmediğiniz bir bölgede şıklığı ve lüks hayatıyla bir anda karşınızda beliriverir!

Benim yolum elbette yine bir süperyat nedeniyle Toskana bölgesine düştü. Yat sektörünün içinde olan herkesin de çok iyi bildiği gibi Benetti, Codecasa, Perini Navi, SanLorenzo, Rossinavi gibi bilinen İtalyan markası yatların yapımı ya da bakımı için uğradıkları önemli şehirlerden biridir Viareggio. 9 bin kişiye doğrudan, 15 bin kişiye dolaylı olarak istihdam sağlayan bu büyük tersane şehri, ekonomiye yıllık 2,2 milyar Dolar katkı sağlar. Bizler de yat sektörünün bu istihdam pastasından pay alan parçaları olarak, İtalya'nın upuzun sahillere sahip bu kentinde mutlaka yılda birkaç ay geçiririz. İngilizcede teknelere "she" denmesinden dolayı ben bu süperyatları hep süslü kızlara benzetirim ve tersanede geçirdikleri bakım onarım zamanlarını da 'kuaföre gitmek' olarak tanımlarım ya, işte bu yıl yine Atlantik Okyanusu'nu geçtiğim 55 metre süperyat, Viareggio Codecasa Tersanesi'nde 'kuaför' hizmetlerini alırken, ben de chef'leri olarak Toskana bölgesini arşınladım.

Denizlerde olmadığım zamanlarda İtalya'da yaşıyorum zaten, bilenler bilir. Benim için yarı memleket olan İtalya'nın, gastronomiyle ilgilenenler için mutfağı ve yemyeşil vadileri ile herkesin dilinde pelesenk olmuş ünlü bölgelerinden biridir Toskana. Ancak



Bisikletim Lui ile ben.







turistik takılanlar, en popüler şehirlerden Floransa ve yamuk yumuk kulesiyle meşhur Pisa'dan pek öteye gitmez. Oysa Toskana bölgesinde inanılmaz uzun ve güzel kıyılar vardır. Forte Dei Marmi, bu kıyıların ortasında lüks bir duraktır. Geniş bir plaj, ayaklarınızı beyaz kumlara değdirerek en taze deniz ürünlerini kaliteli şaraplar eşliğinde yiyebileceğiniz şık balık restoranları, kentin küçük sokaklarında ise bir defilede salınan mankenler gibi yan yana sıralanmış dünyaca ünlü markalar Louis Vuitton, Prada, Versace, Armani, Dolce & Gabbana, Monchler, Scervino, Cavalli, Gucci, Rolex mağazaları yüzünden, çevredeki salaş ama turistik İtalyan kasabalarıyla alakası olmayan, lüks bir manzara sunarak sizi şaşırtan bir kenttir Forte Dei Marmi. Pazar sabahları ise İtalya'nın en ayrıcalıklı "street market" yani açık pazarlarından biri, Guglielmo Marconi Meydanı'nda kurulur ve yukarıda saydığım markalar gibi özel tasarım kıyafetler, kaşmir ve derilerden oluşan koleksiyonları hiç tahmin etmediğiniz tezgâhlarda bulabilirsiniz.

Kentin popülerliği yeni değildir; 1800'lerin sonlarından beri aristokratlar, diplomatlar ve iş adamlarının tatil yeri olarak ün yapmaya başlamış. Şimdilerde ise halen İtalya'nın ünlü isimleri, futbol starları, politikacılar ve zengin iş adamlarının popüler tatil mekânıdır. 7 mil boyunca uzanan muhteşem bir sahili vardır ve herkesin yaptığı, bu sahilde sıralanmış mükemmel kalitede restoran ve beach club'lardan keyfine göre olanı seçmek ve tadını çıkarmaktır.

Benim orada bulunduğum tarihler sonbahara denk geldiği için artık beach'ler kapanmış, restoranların bazıları açıktı ama masalarını kumların üzerinden içeriye taşımıştı. Yine de çok lezzetli bir ahtapotlu linguini yiyerek beyaz şarabımı dünyanın en güzel gün batımlarından birine doğru yudumladım.

AYIN TARİFİ

Ahtapot Linguini

Bu İtalyan makarnaları konusunda Türkiye'de hâlâ biraz kafalar karışık. Özetle, İtalya'da makarnalar isimlerini soslarından dolayı değil, hamurun kesim şeklinden alır. Yani spaghetti malum uzun kesim bir makarna, linguini yine uzun ve biraz yassı kesilmişi, fussili bizim burgu dediğimiz, farfalle bizim fiyonk, onların kelebek dediği hamur çeşitleridir. İşin ilginci, İtalyan makarnaları dünyaca bilinen bu 4-5 çeşitle sınırlanamaz. Şaşırırsınız ama İtalya'da böyle köy köy, bölge bölge aşağı yukarı 350 çeşit pasta şekli vardır. Her zamanki gibi afaki ölçüler vereceğim çünkü bir İtalyan yemeği, ölçüyle değil ruhla yapılır!



Malzemeler (2 kişilik)

6-7 Bebek Ahtapot (yalnız hakikaten bir parmak kadar olan bebeklerden, el kadar ergenlikte bir ahtapot olmasın yani) • 10-15 çeri domates • 4-5 diş sarımsak • Yarım taze chili biber • 4-5 kalamata zeytini • 4-5 yeşil zeytin • 3 ançüez ya da onun tüpte satılan macun versiyonu • 1 yemek kaşığı kapari.

Yapılışı

Ahtapotlar iyice temizlenecek, organları kafasında olduğu için kafalarının temiz ve boş olduğuna emin olunacak. Çeri domatesler ortadan ikiye, zeytinler çekirdeği alınıp ikiye, chili biber dilimlenecek, sarımsaklar ve ançüez kabaca dilimlenecek. Bir tavaya 4-5 kaşık kadar zeytinyağı (ya da daha önce de anlattığım 3 tur ölçüsü! Yani şişeyi hızlıca 3 tur çevirin tavanın üzerinde, işte o kadar yağ tavaya akacak) Yağ kızınca ahtapotları tek tek içine atın. Bebekler bacaklarını oynatmaya kıvrılmaya başlayacaklardır korkmayın, yeniden canlanmıyorlar! Sadece ısıdan şekil alıyorlar. Sonra sırayla kapari, ançüez, sarımsak, chili biber, zeytinler ve domatesleri içine atın, tavaya hemen hemen değiyor olduklarından emin olun. Çok küçük bir tavada yaparsanız tıkış tıkış olurlar ve ahtapotların üzerinde kalırlar, aromaları karışmaz. Çok büyük tavada da birbirlerinden ayrı düştüklerinden aromaları karışmaz, yani kaç kişilik yapıyorsanız o malzeme oranına göre dengeli büyüklükte bir tava olsun. Tuz ve karabiberle tatlandırdıktan sonra 35 dakika ağzı kapalı olarak orta-kısık ateşte pişirin. Üzerine taze fesleğen ya da taze kekik de atabilirsiniz biraz. 35 dakika sonunda soslaşarak şahane bir kıvam alacaktır. Makarnayı paket tarifine göre tahmini 6-7 dk pişirip süzerek sos tavasına alın, iyice karıştırıp 1-2 dakika da sosun içinde pişirmeye devam edin ki lezzeti içine çeksin. Ve servis!



BÜNYAMİN SÜRMELİ
bunyamins@cnnturk.com.tr

"Efsane Kar" geliyor mu?

Yağmasa bile bu kadar çok konuşulan tek yağış tipi kardır herhalde. Bu kışın ilk yarısında kendisini pek göremedik ama yine de hep gündemdeydi. Nerede bu kar? Kar yağacak mı? Aslında bu soruları yalnızca biz değil, özellikle 1960'lardan beri doğa da soruyor. İşte bu ayki konumuz da bu. Bakın kar ve asıl doğal yaşamı bizi nasıl etkiliyor?



Bu yıl bizdeki kar yağışının beklenene ulaşmaması dünyadaki durumun minyatür bir örneği aslında. Çünkü küresel anlamda bir sorun var. Yıl boyu karla kaplı ve ismi karla anılan Alpler'de bile özellikle 1960'lardan bu yana kar örtüsü azalıyor. Hazır mısınız? Bakın, Alpler kar tabakalarının yüzde 70'i gibi önemli bir payını 2100 yılına kadar kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya.

Küresel ısınmanın pek çok yönden etkisi var, bunu artık biliyoruz. Tabii ısınma mantıken yağışları da etkiliyor. Kar yağışını, kar örtüsünü azaltıyor. Ve kar örtülerinin azalmasının ekosistemler üzerinde ciddi bir etkisi var. Kar, iklimi ve ekosistemi, ekosistem ve iklim de karı etkiliyor. Doğrudan zarar gören canlılar da, kutup bölgelerinde veya yakınlarında yaşayan canlılar oluyor. Mesela kutup porsuğu; asıl ismi ile Wolverine, karlı bir dünyaya ayak uydurmuş, bu özelliklerde bir hayvan. Kalın kürkü, kar botu gibi ayakları var, dağların yükseklerinde yaşayabilir. Karda o kadar da hızlı olamayan hayvanlara göre daha güçlü. Bu özellikleriyle diğer yırtıcı rakiplerinin önüne geçer. Bu arada laf aramızda, Wolverine psikopat bir hayvanmış; X-Men filmine de acımasızlığı ve korkusuzluğuyla ilham olmuş. Saldırdığı canlıların kalabalıklığı bile Wolverine için fark etmiyor, o derece yani. Ama bu bitirim mahalle çocuğunun da zayıf noktası var: Kar. Bu kadar güçlü bir hayvanı bile zayıf hale getirebiliyor insanoğlu. Küresel ısınma ile kar örtüsünün azalması, Wolverine ve onun gibi türlerin avcılığını daha zor hale getiriyor. Dolayısıyla da doğal dengeyi bozuyor.

AZALAN VE DEĞİŞEN KRİYOSFER

Şu an Kuzey Amerika'nın batısında kar örtüsü, yarım yüzyıl öncesine kıyasla iki hafta daha erken erimeye başlıyor. İlkbaharın erken gelmesiyle, hayvanlar adapte oldukları koşullardan vazgeçmek zorunda kalıyor. Avlanma veya avcılıkta zorlanıyorlar. Artı, kendilerine başka sığınak bulma mecburiyetinde kalıyorlar. Bakın bu örnek öyle böyle bir örmek değil, yanı yalnızca aşırı hayvan severlerin dikkatini çekmesi gereken bir başlık değil; bu çok ama çok ciddi bir sorunu gösteriyor. Bu yalnızca bir örnek. Bakın bir örnek daha vereyim, kutup tavşanları (hatta orijinal isimleri "kar ayakkabılı tavşan"), tahmin edersiniz ki beyaz tüylü bir tavşan türü. Yani kamuflaj kıyafetleri doğuştan üzerlerinde. Ve yaşamlarını sürdürebilmek için 10 yılda 5 mil, yani 8-9 km kuzeye taşınmışlar. Çünkü beyaz vücutlarıyla kahverengi bir yüzeye adapte olamamışlar. Hayatta kalma oranları bir haftalık ölçümlere göre yüzde 7 düşmüş. Nasıl saklanmalarını bekliyoruz. Bu da yalnızca tavşanların sorunu değil. Kutup porsukları, vaşaklar, Amerika tavşanı, kutup tavşanı gibi hayvanlar, dünyanın birçok yerinde azalan kar örtüsünün etkileriyle karşı karşıya olan türlerden sadece birkaçı. Konuyu biraz daha terimsel irdelersek, KRİYOSFER diye bir kavram var, duymuş muydunuz? Kriyosfer; dünya yüzeyinde suyun kar ve buz gibi katı formda bulunduğu, deniz buzu, göl buzu, nehir buzu, kar





Kutup tavşanı

örtüsü, buzullar ve diğer buz tabakaları ve donmuş toprak bölümlerinin hepsine verilen isim. İşte bu kriyosferde bir problem var; giderek daha hızlı bir şekilde azalıyor veya değişiyor. İşin kötü yanı da çoğu bitki, hayvan ve diğer türler beyaz kar örtüsü veya buz örtüsünün altında ya da üstünde yaşayacak şekilde uyarlanmış. Kar veya buzun çözülme ritminde yaşanan değişim de bu organizmaların yeni ve çok farklı bir hayata uyum sağlamaları gerektiğini gösteriyor, yani ya mutasyona uğramaları ya da yok olmaları gerektiğini Daha fazlası da var. Ama önce bir iki paragraf öncesine geri dönelim. Hani 1960'lardan beri bir problem olduğundan bahsettiğim yere.

ALPLER ERİYOR, BUZULLAR KÜÇÜLÜYOR

1960'lı yıllarda uydu ile izleme dönemi başladığından bu yana, Kuzey Yarımküre'deki kar örtüsü azalıyor. Bunun sebebi de ısınma. Örneğin, Avrupa Sıradağları geçen yüzyılda 3.6 °F (2 °C) ısındı. Özellikle Alpler -bakın çok önemli bir kar deposundan bahsediyorum-, dünyanın diğer bölgelerine oranla daha çok kar kaybediyor. Ve yakın tarihli bir habere göre, eğer iklim değişimini yavaşlatmak için hiçbir şey yapılmazsa, Alpler 2100 yılına kadar kar tabakasının yüzde 70'ini kaybedebilecek.

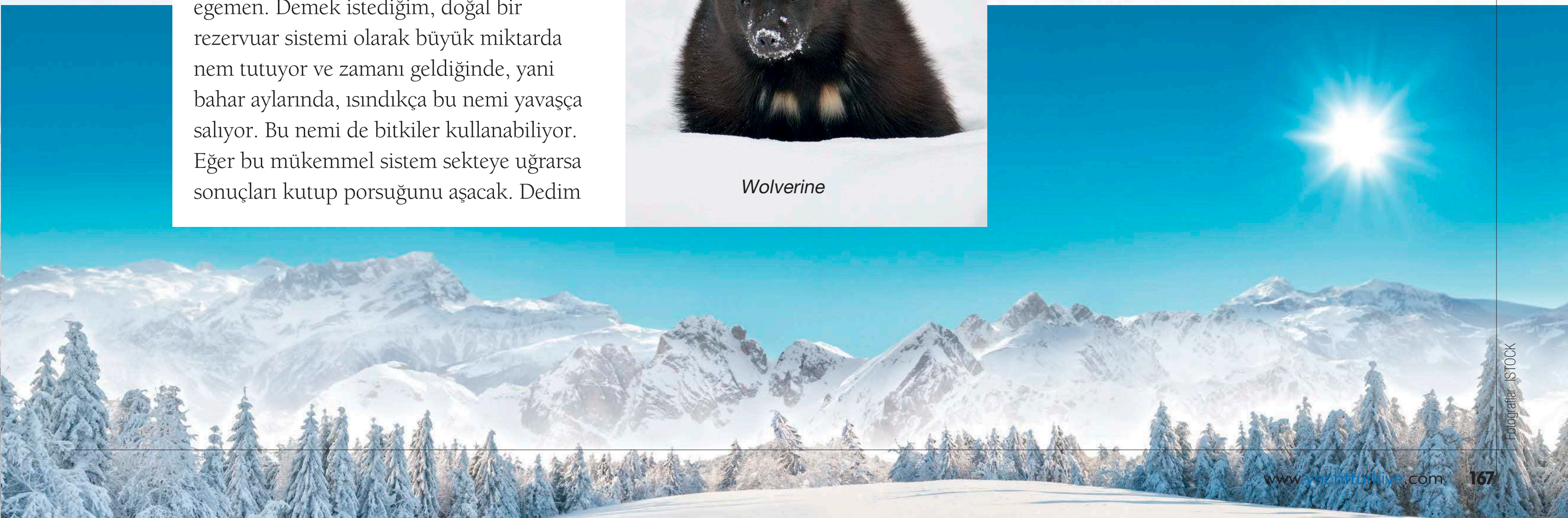
Bakın, kar deyip geçmemek lazım. Sürekli bahsettiğimiz, giderek yok olan buzulların bile etkisi, yanında daha küçük kalıyor. Çünkü kar, yıl boyunca doğaya egemen. Demek istediğim, doğal bir rezervuar sistemi olarak büyük miktarda nem tutuyor ve zamanı geldiğinde, yani bahar aylarında, ısındıkça bu nemi yavaşça salıyor. Bu nemi de bitkiler kullanabiliyor. Eğer bu mükemmel sistem sekteye uğrarsa sonuçları kutup porsuğunu aşacak. Dedim ya, bu porsuk ya da tavşanın sorunu değil. Üstelik kar çok etkili bir izolasyon malzemesi aynı zamanda; hayvanları soğuk kışlardan koruduğu gibi ağaç köklerini de koruyor. Zemin, soğuk havada çıplak kaldığında ağaç kökleri ölebiliyor, kar bunun önüne geçiyor. Ayrıca kökleri etrafında yaşayan mikroplardan arındırma özelliği de var. İnsan toplulukları ve ağaçlar için suyu filtreleyip temiz su elde etme gibi hayati ekosistem fonksiyonlarını gerçekleştirebiliyor. İşte böyle efsane meziyetleri var kar örtüsünün. Hani her kar haberiyle beraber fısıltı gazetesiyle ortalığa yayılmaya başlayan "efsane kar geliyor" ifadesine aslında ihtiyaç yok, olsa keşke. Hem çok olması değil, karın kendisi efsane.



Wolverine

İklim değişimi ile biliyorsunuz orman yangınları da artıyor. Bu da oradaki yaşamı harap eden, habitatı, doğal dengeyi bozan bir durum. Bozduğu şeylerden biri de kar örtüsü oluyor maalesef. Baharda eriyerek nehirlere, akarsulara can suyu sağlayacak olan kar yok olup gitmiş oluyor. Kısacası doğrudan veya dolaylı deyin, bir şekilde, sudaki yaşama zarar veriyor. Ayrıca barajlarımızdaki doluluğun önemli miktarını karşılayan asıl kaynak kar yağışı ve o karın erimesi. Dediğim gibi hepimiz etkileniyoruz.

Kar örtüsü, dünyanın iklimini düzenlemede ciddi bir rol oynar. Çünkü o beyaz kar alanları, solar radyasyonun yaklaşık yüzde 90'ını uzaya geri yansıtıyor, daha doğrusu yansıtıyordu! Ne kadar önemli bir oran. Bir de koyu renkli zeminin yansıttığına bakın şimdi; o koyu renkli bitkiler ve toprak ise güneş ışığının yalnızca yüzde 10 ila 30 kadarını yansıtabiliyor. Ve çok daha fazlasını absorbe ediyor. Bu da pozitif geri beslemeye (positive feedback) yol açıyor. Bu pozitif kötü bir pozitif. Dünya ısındıkça daha çok kar eriyor, daha çok kar eridikçe zemin daha çok ışın absorbe ediyor ve daha çok ısınıyor. Daha çok ısındıkça da küresel sıcaklıklar da artış gözleniyor. İşte küresel ısınmanın başlıca kaynağı yine küresel ısınma. Bakalım ısınmaya mini bir mola verecek "mini buzul çağı" olacak mı? İngiliz bilim insanları dedi ama. Hadi gelecek ay yine buralarda buluşalım, konuşalım... ❆



Fotoğraflar ISTOCK

Yelken yaparken sağlığınızdan olmayın

Denizin üstünde, rüzgâra karşı süzülen bir yelkenlide olmak mutlaka çok keyiflidir. Ama teknede yapılacak yanlış bir hareket ya da tüketilmeyen birkaç litre su, hastalık riskini de beraberinde getirebiliyor. O halde her sporda olduğu gibi yelkende de kurallara uymayı ilk sırada tutmak gerekiyor!

Yazı AYŞEGÜL UYANIK ÖRNEKAL auyanik@doganburda.com

Uçsuz bucaksız mavilikler, üzerinizden akıp giden rüzgârın bıraktığı tatlı ürperti, hem akıl hem de kas gücü gerektiren macera dolu bir yolculuk... Bu kısmı çok keyifli ve imrendirici olsa da yelken, sakatlık ve yaralanmaların yaygın olarak görüldüğü spor dallarından biri. Temelinde ise bu sporu yazdan yaza ya da sadece hafta sonları hobi olarak yapan kişilerin profesyonellerden sayıca fazla oluşu yatıyor. Aynı kayak ve snowboard gibi dönemsel görülmesi sakatlık riskinin de artmasına yol açıyor.

Sakatlanmalara profesyonel yelkencilerde de rastlanabiliyor ancak her iki grubun tedavi türü ile şeklinin birbirinden fark olduğunu belirten Memorial Şişli Hastanesi Ortopedi ve Travmatoloji Bölüm Başkanı Prof. Dr. Z. Uğur Işıklar, şöyle devam ediyor: "Profesyonel olarak yelken sporuyla ilgilenen kişilerde sakatlanma riski daha düşük oluyor.

Genç yaşta, dinamik ve fit bir vücut yapısına sahip olmak, sık antrenman yapmak ve uzun süre yelken sporuyla ilgilenmek büyük avantaj sağlıyor. Kış aylarında yelkenle ilgilenmezken, yaz geldiğinde yelken kullananlar ya da ayda bir kez takım olarak yelken yarışlarına katılan kişiler ise risk grubunda yer alıyor. Özellikle bu grupta bulunan 50 yaş üzeri kişilerin sakatlanma riski, ilerleyen yaşa bağlı olarak artıyor. Olimpik düzeyde yelken sporu ile ilgilenen kişilerde sakatlık görülme oranı yılda 0,2 iken, bu sporla hobi düzeyinde ilgilenen kişilerde rakam katlanarak artıyor ve 1,5'e yükseliyor."

Bu sporla ilgilenen kişilerde en sık bel, omurga ve diz yaralanmaları görülüyor. Yelken açarken, tekne içinde hareket ederken özellikle bel ve

İLKYARDIM ÖNEMLİ

Teknede olası bir sakatlık durumunda uygulanması gereken birtakım ilkyardım çalışmaları bulunuyor. Prof. Dr. Z. Uğur Işıklar, teknedeyken kişinin vücudunda herhangi bir bölgenin acıdığını hissetmesi halinde ağrılı bölgenin üstüne basamaması, şişlik ve dokununca hassasiyet gibi bir sorun halinde ise en kısa sürede doktora başvurması gerektiğinin önemine değiniyor. Bu süreçte eğer kişi yalnızsa yardım istemesi gerekiyor. Sahil Güvenlik, yakın arkadaşlar gibi kısa sürede ulaşabilecek kişiler önem taşıyor. Eğer takım olarak denize açıldılarsa, bu şartlarda da ekibin tekneyi en yakın limana götürmesi gerekiyor. Prof. Dr. Işıklar, sakatlığın oluşması ile hekime başvuru sürecinde yapılması gerekenleri şöyle sıralıyor:

- Kişi hiçbir aktivitede bulunmaksızın istirahat etmeli.
- Yaralanan bölge korunmalı ve istirahate alınmalı.
- Ağrılı bölgeye buz uygulaması yapılmalı.
- Elastik bandaj ile sarılmalı.
- İncinen bölge kalp seviyesinin üstüne kaldırılmalı.
- Sakatlanan yerin mümkün olduğu kadar üzerine basılmamalı ve efor sarf edilmemeli.

Olimpik düzeyde yelken yapanlarda sakatlık görülme oranı yılda 0,2, hobi düzeyinde ilgilenenlerde ise 1,5.

sırt omurlarında yaralanmalar oluyor. Bu yaralanmalar kırık-çıkıktan ziyade incinme ya da fıtıklaşma şeklinde ortaya çıkıyor. Yelken içinde eğilme-kalkma esnasında denge kaybına bağlı olarak da bazı sorunlara rastlanabiliyor.

Hobi amaçlı yelken yapanlarda akut, yani ani yaralanmaların daha sık yaşandığının altını çizen Prof. Dr. Işıklar, en sık görülen sorunları şöyle sıralıyor:

- Belde fıtıklar, kas ve ligament yaralanmaları,
- Dizde bağ ve kıkırdak yaralanmaları,
- Omuzda tendon yırtıkları, tendinit ve inflamasyon,
- Dirsek yaralanmaları (biceps tendonunda kopma gibi),
- Parmak yaralanmaları,
- Yelken aksamının çarpması sonucu oluşan yaralanmalar,
- Sinir bası lezyonları,
- Yeterli önlem alınmadığında denize düşme sonucu boğulma ve hipotermiye bağlı ölümler...

PROTEİN VE SIVI ÖNEMLİ

Açık denizde yaşanan en büyük sorunlardan biri de deniz tutması! Profesyonel yelkencileri dahi etkileyebilecek bu soruna karşı beslenme düzenine özen göstermek büyük önem taşıyor. Ayrıca alkollü içecek tüketiminin de sınırlandırılması gerekiyor. Bu durum denge ve konsantrasyon sağlamada birtakım sıkıntılar yaratarak, sakatlığa zemin hazırlıyor.

Yarış ve spor esnasında ciddi anlamda su ve enerji kaybedildiğini söyleyen Prof. Dr. Işıklar, "Deniz üstünde, daha çok karbonhidrat ağırlıklı; fıstıklı ve karamelli çikolatalar tüketmek enerji veriyor. Ayrıca protein ve sıvı alımı da büyük önem taşıyor. Çünkü yaz-kış fark etmeksizin yelken sporuna özgü kıyafetler içerisinde, rüzgârla birlikte çok daha fazla sıvı kaybediliyor. Eğer doğru beslenme ile eksilen besin öğeleri yerine koyulmazsa, kaslarda laktik asit birikimi oluyor. Bu da aşırı ağrı ve yorgunluğa yol açıyor. Kaslar sertleşerek, sakatlanmalar çok daha kolaylaşıyor" diyerek sözlerine devam ediyor.

YAŞLA ARTAN RİSK

Özellikle 50 yaş grubunda tek başına yelken yapan kişiler, ki bu tekneler çoğu zaman küçük ve yardımcı mürettebatsız oluyor, tüm işlerin altından tek başına kalkıyor. Ayrıca bu teknelerin elektronik bir sarma sistemi olmadığı ve her şey elle yapıldığı için, örneğin ipi tuttukları sırada ani bir rüzgâr esmesi sonucu önkola aşırı derecede yük binebiliyor. Dolayısıyla yaygın bir şekilde el, dirsek ve omuz yaralanmaları görülüyor. Özellikle akut biceps tendon kopmalarında kişi kolunu bükemez hale geliyor. Bu durum, sıklıkla ameliyat gerektiriyor. Aksi takdirde hasta, dirseğini bükme gücünün yüzde 30'unu kaybediyor ve tekrar denize açılması ya da yelken sporuyla ilgilenmesi riskli bir hal alıyor. ⎈

DİKKAT!

Her türlü aktivitede olduğu gibi yelken sporunda da sakatlanmaları önlemek için alınması gereken bazı önlemler var. Bunlar, şöyle sıralanıyor:

- Spor öncesi hazırlıklı olun. Hobi amaçlı ya da profesyonel fark etmeksizin fiziksel uygunluğunuza göre fitness eğitiminden geçin.
- Yelken sporunu yaparak öğrenmek yerine eğitim alın.
- Doğru ekipman seçin, bu spora uygun kıyafet ve eldiven kullanımını ihmal etmeyin.
- Tam kapsamlı bir sağlık muayenesinden geçin. Kardiyolojik ve metabolik değerlendirmenin bir dahiliye veya kardiyoloji uzmanı tarafından yapılmasına özen gösterin. Eğitimli bir spor hekimi tarafından iskelet sisteminin değerlendirilmesi, kas gruplarının değerlendirilmesi, belli hareketlere yardım eden ve karşı koyan kasların güçlendirilmesi önemli. Aksi takdirde ciddi sakatlıklar yaşanabileceğini unutmayın.
- Gözlük, şapka ve güneş koruyucu krem kullanın.
- Bol sıvı tüketin.
- Dengeli beslenin.

Fotoğraf ISTOCK

KIŞ BAKIMI-3
MOTOR VE ELEKTRONİK BAKIMLARI



Yılın bu mevsiminde pek çok tekne sahibinin üzerinde hassasiyetle durduğu bir konu 'kışlama'. Geçen sayılarda incelediğimiz "tekneyi karaya çekmek" ve "tekne altı bakımları"nın ardından, kışlama sürecindeki bir başka önemli aşamayı detaylarıyla inceledik.

Hazırlayan İREM ORHAN, irem@doganburda.com

Motorun maruz kaldığı fiziksel şartların daha zor olması ve bir arıza durumunda karşılaşılacak tehlikelerin büyüklüğü sebebiyle deniz motorlarında bakım aşaması her zaman önemle ele alınması gereken bir konu. Motorların arızalanmamaları için en basit, ucuz ve kolay yol ise standart ve periyodik bakımlarının takip edilmesi ve aksatılmadan yapılmasıdır. Konu hakkında Marintürk İstanbul City Port Marina teknik ekibinden bilgi aldık ve teknenin karaya alınıp, altı temizlendikten sonra motor ve elektronik bakımı konularında sırasıyla hangi işlemler yapıldığını sıraladık.

İLK ADIM: YIKAMA VE KONTROL

Öncelikle marin motorlar bu iş için üretilmiş yıkama aparatı ile yıkanmalıdır. Bu yıkama sırasında deniz motoru içerisindeki en hayati parçalardan olan su pompası, su lastiği ve impellerin düzgün çalışıp çalışmadığı kontrol edilmelidir. İçten takmalı motorlarda aktarma organı, şaftlı tekneler ve kuyruklu tekneler olmak üzere ikiye ayrılır; her iki modelde de korozyonun önlenmesi için (malzemenin erimemesi için) "tutya" denilen daha yumuşak alaşımlı bir malzeme bulunur. Bakım aşamasında öncelikli olarak bunların ve kuyruklu teknelerde sistem yağla çalıştığı için bu yağın tekne karaya alındığında ya da yaklaşık 200 saat çalışma ömrü dolduğunda değişmeleri gerekir. Bu bakımın ardından teknede bulunan dizel ya da benzinli motorun bakım saati gelmiş ise bakım protokolünde yer alan maddeler uyarınca; motor yağlarının, yağ ve yakıt filtrelerinin, deniz suyu lastiği olan impellerin de, motor V kayışlarının ve motor soğutma sistemi üzerinde bulunan tutyaların da değiştirilmesi şarttır.

MOTOR YAĞI VE YAKIT FİLTRESİNİN DEĞİŞİMİ

Motor karterinin altında metal bir boru bulunuyor. Oraya uygun genişlikte yağ alma pompasını bağladıktan sonra yağı, önceden hazırlanmış boş şişelere ▶





Yeni yağ filtresi takıldıktan sonra motor bloğu üzerindeki yağ tıpasını açarak yeni yağı ekleyebilirsiniz.

pompa yardımıyla aktarabilirsiniz (Bu işlemi yaparken ortama bez sererek, olası sıçramalardan kaynaklı kirliliği biraz olsun engelleyebilirsiniz). Ayrıca yağı çekerken karter üst tıpasını açık tutmanız, hava yapmasını engeller. Yağın boşaldığından emin olduktan sonra, alet yardımıyla yağ filtresini sökeceksiniz. Genelde saat yönünün tersine çevirdiğinizde açılırlar. Filtrenin içinde kalan az miktarda yağ akma yapacağı için motorun altına bez konulması uygun olacaktır. Yeni yağ filtresini takma aşamasında ise filtre kauçuk contasını yağ ile nemlendirin. Filtreyi elle takın ve aletle en fazla yarım tur sıkın (Çok fazla sıkmamaya özen gösterin). Yeni yağ filtresi takıldıktan sonra motor bloğu üzerindeki yağ tıpasını açarak yeni yağı ekleyebilirsiniz. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli nokta; yağ hazneleri simetrik olmadığından dolumu yaparken hızlı davranmamanız gerektiğidir. Yağ eklerken daima arada yağ çubuğu çekilerek maks.-min. seviyesinde olduğu kontrol edilmelidir. Aceleci davranırsanız ani yükleme yapabilir, bu yüzden dikkat edilmelidir. Ayrıca yağ eklendikten ve yağ çubuğu ile kontrol edildikten sonra 10-15 dakika sonra çubuk yine kontrol edilmelidir çünkü çöken yağ üzerine ek yapılabilir. Hemen ardından motoru çalıştırıp, panel üzerindeki yağ seviye ikaz ışıklarına bakıp motoru gözle kontrol ederek, yağ kaçağı olup olmadığına bakın. Eğer her şey yolundaysa yağınız değişmiş demektir.

İmpellerde değişim yaparken; öncelikle su pompasının kapağını açıp, impellere zarar vermeden çekme yöntemi ile yerinden çıkarmak gerekir. Bu aşamada impeller kontrol edilip eğer hasarlılarsa yenileriyle değiştirilmelidir. Yeni impeller takılmadan önce dikkat etmek gereken diğer bir nokta ise onları gliserin yağı ile iyice yağlamaktır. İmpelleri takmadan önce su pompasının suyu basma yönüne doğru takılıp bu aşama da tamamlanmalıdır.

ELEKTRİK-ELEKTRONİK BAKIMI

Elektrik ve elektronik bakımı aşaması, teknelerin bakım sürecinde son derece önemli diğer bir husus. Tekne üzerindeki sabit elektronik cihazlar için ayrı ayrı ilgili teknik servislerinden destek alınmalı. Ancak burada dikkat edilmesi gereken başka noktalar da bulunuyor. Teknede jeneratör varsa motorunun bakımı asla ihmal edilmemelidir. Klima sistemi varsa klimanın soğutma sistemine mutlaka bir antifriz yerleştirilmelidir. Su tankları boşaltılmalı, atık su tankını boşaltıp temizledikten sonra üçte birine antifirizli su doldurulmalıdır. Sökülebilen elektronik cihazları söküp, akülerin temizliği yapılmalı, navigasyon lambalarını kontrol edip, buradaki pas ve korozyonlar temizlenmelidir. Ayrıca buzdolabı varsa, fişten çekilip iyice temizlenip, kapağı açık şekilde bırakılmalıdır. Ocak ve fırınların da gaz tüpü de sökülüp kapatılmalıdır.



Sökülebilen elektronikleri söküp, akülerin temizliği yapılmalı, navigasyon lambalarını kontrol edip, buradaki pas ve korozyonlar temizlenmelidir.

Fotoğraflar: ISTOCK

MIYC KIŞ TROFESİ

Sezon yağmurla başladı

Marmaris Uluslararası Yat Kulübü, 13-14 Ocak'ta ERGO MIYC Kış Trofesi'nin ilk ayağını 27 teknenin katılımıyla yaptı. İlk gün şiddetli rüzgârda tek yarış yapılabilirken, ikinci gün bahar havasında tek offshore yarışıyla tamamlandı.

Yazı ve Fotoğraflar ÇİĞDEM YURTSEVER



Bu sene onuncu kez düzenlenen MIYC Kış Trofesi'nin ilk ayağına 27 tekne katıldı.

Marmaris Uluslararası Yat Kulübü'nün ERGO Sigorta ana sponsorluğunda organize ettiği ERGO MIYC Kış Trofesi ilk ayak yarışları kulüp bahçesinde hoş geldin kokteyli ile başlarken ertesi gün sabah Başhakem Can Giray'ın verdiği brifingle devam etti. Giray, altı ayakta toplam 16 yarış planladıklarını ve 14 yarıştan sonra yarış atmanın yapılabileceğini belirtti. Bir diğer konu da, IRC ölçümlerinin tamamlanmadığı için sınıf ayrımı olmadığı ve tüm filonun tek start yapacağı oldu.

Denize çıkıldığında rüzgâr sert, hava yağmurluydu. İlk gün için iki yarış planlansa da günün ne getireceği belli değildi. Aralıklarla yağmur yağdı. Hakem komitesi 150 dereceden 17 knot'larda başlayan start hazırlıklarını rüzgârın yön değiştirmesiyle tekrar revize etti. Rüzgâr 140 dereceye oturunca orsa şamandırası da 1, 2 deniz mili uzağa atıldı. ▶







Çatışma, çarpışma, diskalifiye, terk...
Kış Trofesi hareketli başladı.









İlk yarış bir orsa-pupa ve bir üçgenden oluşan koy içinde şamandıra yarışıydı. Rüzgâr zaman zaman 20 knot ve üstüne çıkıyordu. Temiz bir startın ardından tüm tekneler Yalancı Boğaz'a doğru ilerlerken bir anons duyuldu. Mirabella teknesi ile Stubborn teknesi arasında yol hakkı yüzünden çatışma çıktı. Mirabella, Stubborn'a ortasından çarptı ve teknede bir delik açıldı. Stubborn'un motoru çarpışmadan dolayı çalışmayınca tekne karaya çekildi. Mirabella da yarışı terk etti. Ancak yarış bitiminde verilen protesto sonucunda her iki tekne de diskalifiye edildi. Allegria Omerta ise yarışı terk etti. Rüzgâr bazen sert sağanaklarla yelkencileri zorlarken tekneler broşa gire çıka yarıştılar. Rüzgâr şiddetini yavaş yavaş 25 ve 30 knot'lara kadar çıkardı. İlk yarışta filo 13.00 sularında finiş verirken hakem komitesi rüzgârın 30 knot'larda sabit esmesi sebebiyle günün ikinci yarışını iptal etti. Yelkenciler akşam kulüp bahçesinde toplanarak balık ekmek, müzik ve dans eşliğinde günü bitirdi.

İkinci gün ise rüzgâr ve hava ilk günün tam aksi şeklindeydi. Güne tehirde rüzgâr bekleyerek başlandı. Rüzgâr hareketlenince parkurda hemen hazırlıklar başladı. Rüzgâr 230 dereceden 4-7 knot'ları gösterirken 12 deniz millik coğrafi G-2 rotası ilan edildi. Rotaya göre koy içinde start alınacak, Karga Taşı dönülecek, koy içine dönüş yapılacak ve hakem botu önüne atılan şamandıra ile Yalancı Boğaz önündeki şamandıra sancakta bırakılıp finişler alınacaktı. Hafif rüzgârda başlayan startın ardından tekneler tek kontra ile koy dışına çıkmaya başladılar. Karga Taşı'na gelen ekipler daha hafif rüzgârla karşılaşsalar da kayalığı durmaksızın dönerek koy içine girdiler. Koy içinde artan rüzgârda hızlanıp şamandıralarını dönen ekipler 15.37'de son finişlerini verdiler. Yarış bahardan kalma güneşli bir havada biterken, yarış sonuçları yerine sadece finiş zamanları açıklandı. Sonuçların açıklanması ve ödül töreni ise 3-4 Şubat'ta koşulacak ikinci ayağın ardından yapılacak.





MIYC Kış Trofesi'nin ilk ayağı güneşli bir günde sona erdi.



MARMARİS FİLOSU

- Marmaris'i çok seven **Goblin 3** ekibi bu yıl da ERGO MIYC Kış Trofesi'ni takip ediyor. Dümencisi Erhan Karaca olan ekip İstanbul'dan katılıyor.
- Kaan Özgönenç bir yıl verdiği aradan sonra **İzmir Yelken** ile Marmaris'e tekrar döndü ve trofeyi takip etmeye başladı.
- Bülent Görgün'ün dümende olduğu, X-Yachts'ın kurduğu ekip **Alexsandra** bu yıl da trofede mücadele verecek.
- Uzun yıllar Bodrum'da yarışan **EXIT** ekibi üç yıl önce katılıp çok sevdiği Marmaris yarışlarına geri döndü. Ekip bu yıl da filoda.
- EXIT ile aynı model tekneleriyle yarışan **KAYK Apaz** ekibi bu yıl Doğukan Kandemir ile yarışıyor.
- Marmarisli deneyimli yelkencilerden Erol Algül bu yıl tekne değişikliğiyle trofede. Algül, **Wind Rider-Sailing Life Academy** ismini verdiği First 40 teknesiyle filoda bu yıl üst grupta yarışacak.
- Daha önceki yıllardan tanıdığımız **Kaçamak** ekibi bu sene Selim Kakış ile ilk ayak yarışlarına başladı. Kakış'ın dümende olduğu ekip bu sene daha iddialı olacak.
- Bodrum'dan yakından tanıdığımız **Cape Horn-Bodrum Milta Marina** ekibi birkaç yıldır yarıştığı Marmaris Trofesi'ne bu yıl da devam ediyor.
- Daha önce Marmaris'te farklı teknelerde yarışan Sinan Soley ve Yalçın Başer'in ekibi **KG** teknesiyle filoda yerini aldı. Bu yıl deneyimli yelkenci Şükrü Sanus da zaman zaman ekibe katılacak.
- Bu sene filoya yeni bir tekne daha katıldı. Üç yıl boyunca İhsan Kalaycı eşliğinde yarışan ve deneyim kazanan ekip artık kendi tekneleriyle yarışmaya devam edecek. Ekip Talat Erboy'un teknesi **Mia** ile trofeye başladı, dümende ise Serdar Oran var.
- Bu yıl filoda iki kadın dümenci var: **Rain** teknesinde yarışan Nihan Özyıldırım ile **Mirabella** teknesinde yarışan Nadide Çakıcı.

BAYK KIŞ TROFESİ

Fırtınalı başlangıç

Bodrum'da sert havada başlayan CFM BAYK Kış Trofesi'nin ilk ayağı 44 tekne ile start aldı. İlk gün orta sertlikte esen rüzgârda tek yarış yapılabilirken, ikinci gün fırtına sebebiyle yarış yapılamadı.

Yazı ve Fotoğraflar ÇİĞDEM YURTSEVER





Yarışın ilk gününde dalgalarla mücadele eden ekipler, değişken rüzgâra rağmen yarışı tamamladılar.

Bodrum Açıkdeniz Yelken Kulübü'nün organize ettiği, Milta Bodrum Marina'nın ev sahipliği yaptığı, CFM Soğutma ve Otomasyon ana sponsorluğunda düzenlenen ve yedi ayaktan oluşan BAYK Kış Trofesi'nin 20-21 Ocak'ta ilk ayağı tamamlandı. Teknelerin IRC belgeleri bir sonraki ayakta tamamlanacağı için 44 teknelik filo IRC A, IRC B ve Destek grubuna ayrıldı. İkinci ayakta reyting sonuçları tamamlanınca IRC A ve B grupları da kendi içinde sınıflara ayrılacak. Haftanın ilk günü Başhakem Ayberk Olcay'ın Bodrum Yacht Club'da verdiği brifingle başladı. Yelkencilerin mutlaka yarış talimatını okumalarına, can yeleklerinin World Sailing'de açıklandığı gibi yenilenmesine, rüzgârın 25 knot üzerinde stabil estiği durumda start verilmeyeceğine, orsa start yapılmasına dikkat edileceğine değindi.

RÜZGÂRIN VARLIĞI VE YOKLUĞU

Günün ilk startı için denize çıkıldığında hava kapalı, rüzgâr orta şiddetlerdeydi. 12 millik rotada önce Karaada Boğazı'na atılan orsa şamandırasında iki tur yapılacak ardından Çelebi Adası iskelede bırakılarak Bodrum'da finiş verilecekti. Rüzgâr hızının gün içinde çok değişmesi B grubu için yarışı tam bir taktik savaşına dönüştürdü. Yarış boyunca rüzgâr rotanın farklı bölgelerinde 0-25 knot arasında değişti. 18-20 knot'larda start alan ekipler boğazdaki şamandırayı iki tur döndükten sonra Çelebi Adası'na yöneldiler. Adayı iskelede bırakıp durmaksızın dönen ekiplerin bir kısmı anakara tarafını tercih ederken, bir kısmı Kos tarafına doğru açıktan gitmeyi tercih ettiler ve dalgalarla mücadele etseler de rüzgârsız kalmadılar. Anakara tarafını tercih eden ekipler ise Kurtburnu'na yöneldiklerinde rüzgârsız bir alanla karşı karşıya kaldılar. Yaklaşık 10 tekne sıfır rüzgârda 7-8 dakika beklemek zorunda kalırken açıktan giden ekipler ilerlemeyi başardı. Ancak rüzgâr tazeledikten sonra finişe doğru ilerleyen filoda açıktan gidenler rüzgâr açınca avantajlarını kaybettiler ve kıyıdan giden ekiplerden sonra finiş verebildiler. Safinaz, Kontikim ve Milta Bodrum Marina-Cape Horn; finiş veren ilk üç ekip olmayı başardı. Destek grubunda ilk üç ise Ameera 5 Allsailor, Blue Dreams ve Su 3 ekipleri oldu. Ameera 5 Allsailor IRC B grubundan da önce açık ara önde finiş vererek sürpriz bir çıkış yaptı. ▶







YAĞMUR ENGELİ

IRC A grubu için iki şamandıra yarışı planlansa da sadece tek yarış yapılabildi. 18-20 knot'larda esen rüzgârda start alan ekipler sağanaklarda 26 knot'lara kadar sert havada yarışlarını tamamladılar. İlk tura başlayan filo rüzgârın dirise etmesi ile orta hatta gidenler avantaj kazanıp öne geçtiler. Orsa şamandırasını ilk Shak Shuka, Boreas ve Matrak II ekipleri döndü. Filo kavança atmadan ilk turu tamamladı. İkinci turda tekrar tek kontra orsa şamandırasını dönüp yine tek kontra kavança atmadan finişlerini verdiler. Finiş sıralaması değişmezken, yarış 13.30'da sona erdi. İkinci yarış startı verilmeden rüzgâr hızının 25 knot'ların üzerine çıkmasıyla komite filoyu bir süre denizde rüzgârın düşme ihtimali için bekletti. Bekleme sırasında yağan ağır yağmura yakalanan ekipler yeni bir startın verilemeyeceği anonsu ile karaya döndüler. İlk günün akşamı Marina Yacht Club'da açılış kokteyli için tekrar biraya geldiler. Ertesi gün rüzgâr şiddetinin yüksek olması sebebi ile yarış yapılmadı. Sonuçlar ise 10-11 Şubat'ta yapılacak ikinci ayakta açıklanacak. ⎈





Sert hava ve şiddetli rüzgâr nedeniyle ikinci gün yarışları yapılmadı.

BODRUM FİLOSUNDA NELER DEĞİŞTİ?

- **Shak Shuka** ekibi, Shak Shuka III isimli yeni tekneleri Farr 40 (IRC A) ile yarışmaya başladı.
- **Göztepe Yelken 1925** ekibi de tekne değiştirenlerden; Bolt 37 (IRC A) ile yarışıyor.
- **Nomad Turx** ekibi tekne değiştirdi. Ekip X-Yachts XP 44 (IRC A) ile üst IRC B grubundan IRC A grubuna geçti.
- **Sailing Life Academy** yeni teknesi First 40 Wind Rider (IRC A) teknesi ile bu sene ilk kez hem Bodrum'da hem Marmaris'te yarışıyor.
- **Happy Hour** bu sene ilk kez Bodrum'da Mat 1010 Matrix (IRC A) teknesiyle yarışmaya başladı.
- **Orsa Sailing Team** ilk kez Archamboult A35 (IRC A) model Shak Shuka II ile Bodrum filosuna bu yıl katıldı.
- Bu yıl filoya **KAYK APAZ-Kömürcüoğlu** ekibi katıldı. First 34.7 ile IRC A grubunda olan ekip hem Marmaris'te hem Bodrum'da yarışıyor.
- Filoya katılan bir yeni ekip de **KW Bodrum** oldu. Bodrumlu ekip Alto Tasu teknesinde (IRC A) ilk yarışlarına başladı.
- Filonun IRC B grubuna Göcek'ten yeni bir tekne dahil oldu. **Sailmaster By Eskici-Kabasakal** ekibi bu yıl ilk kez Bodrum'da Eskici ekibiyle yarışmaya başladı.
- **D. Engin** ekibi de bu sene filonun yeni ekiplerinden. Ekip Sun Rice 34 model teknede IRC B grubunda yarışıyor.
- **Kalypso** ekibi Cyclades model tekneleri ile IRC B grubunda yarışan yeni ekiplerden.
- **Navita** bu yıl Destek sınıfından IRC B grubuna geçerek yarışmaya devam ediyor.
- **Ameera 5 Allsailor** bu sene Destek'te yarışmaya başlayan yeni bir tekne.
- **Sea Pearl** isimli kızlar ekibi Su 3 teknesinde Destek sınıfında yarışmaya başlayan filonun yeni ekiplerinden.
- **Jambo Jambo**, Güz Trofesi'nde başladığı Bodrum yarışlarına Destek sınıfında Kış Trofesi'nde devam ediyor.
- Bodrumlu ekip **Fortuna** ise birkaç yıldır verdiği aradan sonra IRC B grubunda filoya tekrar girdi.
- **Mad Toro Kechi Sailing**, **Gökova 3** ve **Safinaz** ekipleri ise IRC A grubundan IRC B grubuna alınan ekiplerden.





Fotoğraflar KONRAD FROST, AİNHOA SANCHEZ, PEDRO MARTİNEZ, SAM GREENFIELD, YANN RİOU, AMORY ROS

VOLVO OCEAN RACE

Hong Kong'a *trajik varış*

Ocak başında Melbourne'dan start alan dördüncü ayak, 19 Ocak'ta Hong Kong'da sona erdi. Sun Hun Kai Scallywag'in kazandığı etap maalesef Volvo Ocean Race tarihine elim bir kaza nedeniyle dramatik bir şekilde de geçti.

Volvo Ocean Race (VOR) 2017-18'de dünyanın da tanık olduğu benzersiz bir çekişme, coşku ve heyecan süreci yaşanıyor. Toplamda 11 ayaktan oluşan yarışın dört ayağı tamamlandı. Sun Hun Kai Scallywag, finiş noktası olan Hong Kong'a 19 Ocak'ta varan ilk takım oldu. Scallywag'i Dongfong Race Team takip etti. Aslında ikinci varış Vestas 11th Hour Racing'ten bekleniyordu. Ancak yazık ki finiş çizgisine 30 mil kala Vestas bir balıkçı teknesine çarptı. Kaza, balıkçı teknesindeki bir kişinin ölümüyle sonuçlandı.

Dördüncü ayak varışları devam ederken yaşanan kaza, takımlarda ve komitede büyük üzüntü yarattı. VOR'un



Dördüncü ayak, tüm takımların tutkuyla mücadele etmesinden ve göz alıcı bir galibiyetle sonuçlanmasından çok, kazayla gündeme gelmiş oldu.



resmi sitesinde 20 Ocak'ta yayımlanan bültende Vestas 11th Hour Racing'in çarptığı balıkçı teknesindeki bir mürettebatın yaşamını kaybettiği doğrulandı. Bültende olayla ilgili üzüntülerini belirterek etkilenen herkese destek vermeyi sürdüreceklerini ifade eden VOR Komitesi, devam eden soruşturma kapsamında yetkililerle işbirliği içinde olacaklarının da altını çizdi.

Sun Hun Kai Scallywag liderliğiyle sonuçlanan ayak, tüm takımların tutkuyla mücadele etmesinden ve göz alıcı bir galibiyetle sonuçlanmasından çok, kazayla gündeme gelmiş oldu. Sırada VOR tarihinde rotaya yeni eklenen bir şehrin dahil edildiği beşinci ayak var: Hong Kong - Guangzhou - Hong Kong (geçiş ayağı).

Tekneler 1 Şubat'ta Hong Kong'tan ayrılarak Guangzhou'ya geçiş yapacaklar ve bu şehir içindeki programa dahil olacaklar. Bacağın sonuçlandırılması ve altıncı ayağa hazırlık için de Hong Kong'a geri dönecekler. ⎈

www.volvooceanrace.com

4. AYAK SIRALAMA

1. Sun Hung Kai/Scallywag
2. Dongfeng Race Team
3. Team AkzoNobel
4. Mapfre
5. Team Brunel
6. Turn the Tide on Plastic
7. Vestas 11th Hour Racing (çekildi)





Marmaris International Race Week, Sanus'un 2001 yılından beri katıldığı en uzun soluklu yarışı.

Rüzgâr ve dalgalarla geçen 45 yıl

ŞÜKRÜ SANUS

Beş yaşındayken Optimist'le başladığı yelken hayatı 45 yılı aştı. Kazandığı nice tecrübe ve başarının ardından ülkemizin en iyi dümencilerinden biri olmayı başarmış bir isim Şükrü Sanus. Şimdi kendi ürettiği teknesi Farr 25 ile yarışmaya devam ederken Kalamış Yelken Kulübü'nde de komodorluk görevini sürdürüyor.

Röportaj ÇİĞDEM YURTSEVER,
Fotoğraflar ÇİĞDEM YURTSEVER, ŞÜKRÜ SANUS ARŞİVİ

Optimist'le başladığı yelken hayatına 470 ile devam eden, Milli Takım'da yarışıp Olimpiyatlar'da ülkemizi temsil eden Şükrü Sanus, tıp eğitiminin ardından da yat yarışlarıyla denize gönül vermiş. Yıllar içinde yurtiçinde ve yurtdışında pek çok yarışa katılsa da Sanus sadece bir yelkenci değil; Farr Design'a hayalindeki teknenin tasarımını çizdirerek Farr 25'i üreten bir tekne yapımcısı aynı zamanda. Ürettiği tekne ile ülkemizde "sportsboat" kavramını geliştiren ve diğer sportsboat'larla bir araya getirip yarışlar düzenleyerek elini taşın altına koymaktan da çekinmeyen bir yelkenci ve gönüllü. Son iki yıldır da Kalamış Yelken Kulübü'nün (KYK) komodoru. Yıllar içinde edindiği tecrübelerle yelkenle ilgili hayallerini KYK'da yaptığı komodorlukla yavaş yavaş hayata geçirmeye de başladı. Sanus'la yelken geçmişini, deneyimlerini, başarının koşullarını, yurtdışı yarışlarını, sportsboats dünyasındaki son gelişmeleri, iyi bir yarış ve organizasyonun gerekliliklerini konuştuk.

Yelken sporu hayatına ne zaman girdi?
Samsun doğumluyum ve yelkene de orada beş-beş buçuk yaşlarımda başladım.

O zamanlar babamın 10, 50 metrelik bir teknesi vardı. Onu inşa ederken ben de Optimist'e binmeye başladım. Bir sene sonra da yarışmaya başladım. Optimistler tahta, yelkenler bez, can yelekleri de köpüktendi. Sonra Optimist'te milli olup ulusal ve uluslararası yarışlara katıldım ve 15 yaşıma kadar yarıştım. Optimist'ten sonra Samsun'da Cadet ile devam ettim. Türkiye şampiyonaları ve Cumhurbaşkanlığı kupaları kazandım. Kendi imkânlarımla katıldığım bir Dünya Şampiyonası'nda Cadet ile ilk 30'a girdik. 1983'te bu büyük bir başarıydı. Cadet'ten sonra yarışacak tekne bulamadık ve zaten üniversite başladı. Sonra altı yıl Ankara'da tıp fakültesinde okudum.





Şükrü Sanus'un 5 yaşında başladığı ilk yelken deneyimi ve ilk kupası.

Denizlere dönüşün ne zaman oldu?

Üniversitenin son üç yılında yurtdışından 1969 Model Fransız malı bir 470 satın aldım. Bir süre onunla yarışmaya çalıştık. Tekne Samsun'da, ben Ankara'daydım. Samsun'dan tekneyi alıp İstanbul'a yarışmak için götürüyor sonra tekrar Samsun'a bırakıp Ankara'ya dönüyordum. Bunu iki sene boyunca yılda sadece beş-on gün yarışmak için yaptım. Üniversite bittikten sonra İstanbul'a yerleştim. 1990'da Yelken Federasyonu 6-7 adet 470'ten birini bana verdi. Onunla birlikte İstanbul'a gittim. Tekneyi Fenerbahçe'ye koydum ve bir sene sonra lisansımı aldırıp Fenerbahçe adına yarışmaya başladım. Özellikle eski şube başkanı Ahmet Baydar'ın yardımıyla Fenerbahçe Kulübü bize tekne satın aldı. Böylece Fenerbahçe Kulübü'nde, Federasyon'un ve ailemin de destekleriyle 1996 Olimpiyatları'na gitmeye hak kazandım. Öncesinde Laser de kullandım ama temelde beş sene 470 yaptım. Olimpiyatlar bittiğinde ihtisasım da bitmişti. Bir daha da centerboard'a geri dönmedim. O dönem Fenerbahçe Kulübü'nde Dragon çok popülerdi. Üç-dört sene de Dragon'da yarıştık.



Bodrum'da düzenlenen match race yarışlarından.

FARR 25 AYRI BİR VİZYON

Yat yarışlarına katılmaya ne zaman başladın?

Yanılmıyorsam 2000 yılında bir arkadaşımın vasıtasıyla yurtdışından ilk Farr 40 tekne Türkiye'ye getirildi. Adı Team Spirit'ti. Yat yarışlarına onunla başladım. Ardından Oğuzhan Too ile yarışmaya başladık. O sene tüm trofe'leri kazandık. 2002'de dümende ben vardım ve 2003'te Oğuzhan Too ile yarışmayı bıraktım. 2006'da ise Orient Express 4 ile tekrar yarışmaya başladık. Sonra aynı ekiple Orient Express 3 ve Orient Express 5 ile 2007 senesine kadar yarıştım. Sonra tekrar bir ara oldu. 2008'de ise kendi teknemiz Farr 25'leri üretmeye başladım. İlk Farr 25'in yarışması 2010 yılında oldu. O zamandan beri Farr 25 ile yarışıyorum. ▶





İzmir Yelken Akademisi ile Bodrum'da Famous Cup yarışında dümende (sağda). Sanus, son yıllarda taktisyen olarak yarıştığı Matrak II ekibinin dümencisi Orhan Özdaş ile (altta).



"İtalya'daki 2018 Avrupa Şampiyonası'na ve İsviçre'deki dünyanın en büyük göl yarışı Bol D'or'a gitmek istiyoruz."

Bir ara Pirat'la Avrupa Şampiyonası'na gittim. Orada flokçu olarak yarıştım. Pirat sınıfında da zaman zaman dümende, bazen de flokta yarışmaya devam ediyorum.

Farr 25 senin hayatında önemli bir yere sahip. Bu model ile ilişkini de açar mısın biraz?

Farr 25 ile ilişkimiz Orient Express ile yarışmayı bıraktıktan sonra Farr Yacht Design'la tekne üretme isteğimizle başladı. 2012'den beri de kendi ürettiğimiz teknemizle yarışıyoruz. 2015 senesinde Farr 25 ile yurtdışına gitme sevdası başlayınca ORC ile hangi yarışlara gidebiliriz diye düşünürken Macaristan'da Sportsboat Avrupa Şampiyonası'na katıldık ve ikinci olduk. Böylece Farr 25 ile Avrupa'da başka yarışları da kovalama fikri doğdu. Kendi ürettiğimiz tekneyle hem yurtiçinde hem yurtdışında yarışmaya başlayarak bunu farklı bir noktaya getirdiğimizi düşünüyorum. Üretim de hâlâ devam ediyor. İstanbul'da şu anda aktif yarışan üç teknemiz var. Bu sene hem İtalya'da yapılacak olan 2018 Avrupa Şampiyonası'na hem de İsviçre'de dünyanın en büyük göl yarışı olan Bol D'or yarışına gitmek istiyoruz. Üretimini yaptığımız tekne bizim için ayrı bir vizyon oldu ve buralara kadar gelmiş olduk.

Derecelerle dolu bir yarış hayatın oldu bildiğim kadarıyla.

Değişik teknelerde, değişik yerlerde yarıştım. İki farklı teknede Deniz Kuvvetleri Kupası'nı kazandım. Hem Orient Express ile hem de Oğuzhan Too ile İstanbul'da TAYK'ın ve İstanbul Yelken Kulübü'nün Trofe'lerini, Donanma Kupası'nı birkaç kez kazandık. Farr 25 ile kazandığımız yarışlar da oldu. Sportsboat trofe'lerini üç-dört sefer kazandım. 2000 yılının ilk yarısında match race yarışları yapıldı. O zamanlar İstanbul'daki en başarılı match race takımı bizim takımdı. Orhan Gorbon'un bir ara yaptığı match race yarışları vardı, Volvo'nun sponsor olduğu. Belki Türkiye'deki yapılmış en büyük match race yarışları odur. Yurtdışından da bir ekip gelmişti. O ekip birinci, biz ikinci olmuştuk. Bodrum'da 2008'de başlayan ve üç sene süren match race yarışları yapıldı bir dönem. O zaman da hep kürsüde yer almıştık.

SPORTSBOAT BİRLİĞİ VE TÜRKİYE ŞAMPİYONASI GELİYOR

Kalamış Yelken Külübü'nde sportboat yarışları yapıyorsunuz. Bu yarışlarla ilgili gelecek planlarınız var mı?

Kalamış'ta bu işi oturtmaya çalışıyoruz. Her sene KYK Sportsboat Trofesi'nde yedi yarış günümüz var. Yedi yarış gününün altısında üçer şamandıra yarışı yapıyoruz. Bir tane de üç-dört saat süren bir offshore yarışı yapıyoruz. Toplam 19 yarışımız var. Buna devam etmek istiyoruz. Artık başka şehirlerden katılan tekneler de var. Yavaş yavaş filo büyüyor, bundan mutluyuz. Ayrıca bu sene TYF (Türkiye Yelken Federasyonu) Sportsboat Birliği kuruluyor. Dört gün sürecek olan Sportsboat Türkiye Şampiyonası yapılacak. ▶

"BAŞARI EĞLENCEYİ, EĞLENCE DE BAŞARIYI GETİRİYOR"

"Başarıya giden yol aslında çalışmaktan ve ne çalıştığını bilmekten geçiyor. İyi bir ekibin varsa başarılı olma şansın da çok yüksek. İyi ekip derken de bu işten anlayan yelkenciler olmasının yanı sıra aralarında ekip olmayı gerektiren 'ekip ruhu' dediğimiz bağların da olmasından bahsediyorum. İyi bir arkadaşlık olduğu sürece bu iş hem eğlenceli hem de başarılı oluyor. Başarı eğlenceyi, eğlence de başarıyı getiriyor. Sonuçta değişik teknelerle yarışmamıza rağmen başarılı olmanın altında çok eskiden beri bu işi yapıyor olmak ve one design yarışlardan gelmek yatıyor. Ama en önemlisi çalışmak, yani antrenman yapmak. Ama bu sadece denizde antrenman değil karaya çıktığınızda denizde ne yaptığınızı tartışmayı da kapsıyor. İşin diğer bir kısmı da taktik. Bunun için mutlaka okumak gerekiyor. Kendi yarışlarımız dahil başka yarışları da seyretmek gerekiyor. Bir diğer önemli konu ise yarışlarda yaptığımız hatalarımızı kabul etmek. Çünkü yaptığınız hatayı kabul etmeden onu düzeltme şansınız yok. Ekiple tartışıp değerlendirmek, bir önceki hatalardan ders çıkartıp tekrar etmemek gerekiyor. Ama yelken zaten bir hatalar zinciri ve hata yapmamak mümkün değil. Hiç hata yapmadım, süper yarıştım diye bir şey yok. Puanlaması bile hatalar üzerine kurulu. O yüzden en az hatayı yapan kazanıyor. Tabii bu iş artık teknolojik olmaya başladı; tekneyi ve içeride ne yaptığınızı dışarıdan izlemek, dataları toplayıp değerlendirmek de gerekli."


Orient Express 3 teknesinin dümeninde uzun yıllar farklı teknelerde birlikte yarıştığı arkadaşları ile birlikte.


Şükrü Sanus 3 kişilik ekiplerin katıldığı sportsboat yarışlarından Belgrad Open'da.

Eylül ayında olan trofenin 6. ayağı ile Türkiye Sportsboat Şampiyonası birleşmiş olacak. Şampiyonanın son günü KYK Sportsboat Trofesi'nin 6. ayak yarışları olacak. Bir sonraki sene ise Sportboat Avrupa Şampiyonası'nı Türkiye'ye getirmeyi hedefliyoruz.

İki yıldır Kalamış Yelken Kulübü'nün komodorluğunu da yapıyorsun.

Bu benim için de sürpriz oldu. Ama zamanı geldiğinde bütün eski yarışçıların bu işin bir parçası olması gerektiğine inanıyorum. Benim için de buradan başlamak söz konusu oldu. Kafamdaki yelkenle ilgili hayallerimi orada gerçekleştirmeye çalışıyorum. Tabii ki en büyük hayalim Kalamış Yelken Kulübü'nü yelkenin merkezi yapmak ama bunu zamanla göreceğiz. Bir aksilik çıkmazsa bu göreve devam etmeyi düşünüyorum.

> "En büyük hayalim Kalamış Yelken Kulübü'nü yelkenin merkezi yapmak."

Yurtdışında da deneyimli bir yarışçı olarak ülkemizdeki farklılıklarından biraz bahsedebilir miyiz?

Yunanistan'da pek çok defa, ORC Avrupa Şampiyonası'nda ve Rodos'ta yine birçok kez yarıştım. Son iki yıldır da Aegean Cup'a katılıyorum. Pirat Avrupa Şampiyonası gibi ufak tekne yarışları da oluyor arada. Belgrad'da keel botlarla yarıştım. Şunu söylemeliyim ki, yarış yönetimi konusunda bizden hakikaten farklılar. Rotalar, yarış saatleri, yarışın nasıl yapılacağı gibi konularda farklılar. Kâğıtta yazılan neyse denizde de uygulanıyor; hiçbir aksama olmuyor. Aslında dünyanın her yerinde bu aynı. Mesela yarışlar mutlaka rüzgârüstü startla başlıyor, bizim Kalamış Yelken Kulübü'nde de yaptığımız gibi. Yarış sonrası eğlenceler ve yarıştan sonra tüm ekipleri bir araya getirmek de çok önemli. Avrupa'daki yarışların hepsinde bunlar söz konusu. Yarışların start hatlarından rotalara kadar eksiksiz ve çok hızlı şekilde gerçekleştiriliyor olması da aramızdaki farklardan bir diğeri. Denizde saatlerce bekleme, doğru rotalarda yarışamama gibi durumlar Avrupa'da yok. En azından benim gittiğim hiçbir yarışta olmadı. Rekabete gelince nerede yarıştığınıza bağlı. Ama en önemlisi yelkencilerin bir deniz kültürü var. Denizde herkes rakip ama karaya çıkınca herkes dost oluyor. Protestoluk bir olayla karşılaşılsa bile kimse kimseye ters bakmıyor. Hatta aksine beraber eğleniliyor. Bence yelkenin en büyük getirisinin bu olması lazım. Bizde bu konuda sıkıntılar var.

Bir süredir yat yarışlarında göremiyoruz seni, neler yapıyorsun bu aralar?



Marmaris International Race Week yarışlarında taktisyen olarak Matrak II ekibinde.



ERGO MIYC Kış Trofesi'nde KG ekibi ile dümende.

Aslında yarışıyorum. Beraber yarıştığım bir arkadaş grubum var; Orhan Özdaş'ın teknesi Matrak II. Ama Orhan Bodrum'da yarışıyor. İşlerimden dolayı Bodrum'a gidip gelemiyorum. Fırsat buldukça onunla da yarışıyorum ama artık çekirdek ekipte değilim. O açığı sportsboat yarışları ile kapatmaya çalışıyorum.

Türkiye'deki en deneyimli dümencilerden biri olarak biliniyorsun. Nedir bu başarının sırrı?

Çok değişik teknelerde yarıştım ve yelkenciliğim 45 seneyi aştı. Bu seneler içerisinde centerboard, one design teknelerde çok uzun süre yarıştım. Aslında bize yarışçılığı öğreten en başta bu oldu. Fakat şöyle bir gerçek var ki insanın her geçen gün tecrübesi arttığı için başarısı da artıyor. Tecrübemizin artmasıyla etrafımızı daha iyi gözlemliyor olmamızın da bizi ileriye taşıdığını düşünüyorum. Tabii tecrübe ile fiziksel gücün de beraber gitmesi çok önemli. En azından bunu bir süre daha devam ettirebileceğimi düşünüyorum.





ModActive'de neler var?

- Son teknoloji kardiyo, strength ve pilates ekipmanı
- Sertifikalı uzman antrenörler
- Zumba, spinning ve farklı stüdyo dersleri
- Kişiye özel pilates ve trainning dersleri
- Buhar odası
- Diyetisyen hizmeti



Moda Deniz Kulübü

Deniz kenarında spor

1935'te kurulan Moda Deniz Kulübü; konumu, havuzu, ev sahipliğini üstlendiği davetleri, deniz ve kültür sanat etkinlikleri ile İstanbul'un en köklü ve prestijli kulüplerinden biri. Kulüp bünyesindeki ModActive isimli fitness center, Ocak 2018 itibarıyla üye olmayan misafirlerin de hizmetine açıldı.

Seksen yılı aşan köklü geçmişiyle, kuruluş amaçları doğrultusunda gerçekleştirdiği kültür, sanat ve spor etkinlikleriyle İstanbul'un sosyal yaşamına öncülük eden Moda Deniz Kulübü, bu kez deniz kenarında spor ve sağlıklı yaşam için kapılarını semt sakinlerine açıyor. Kulüp bünyesindeki ModActive isimli fitness center, Ocak 2018 itibarıyla üye olmayan misafirlerin de hizmetine açıldı.

ModActive Fitness Center'da abonelerin sağlık durumlarına göre kişiye özel egzersiz ve Florence Nightingale Hastanesi diyetisyenleri tarafından hazırlanan beslenme programları sunuluyor. Merkezde son teknoloji aletler kullanılıyor ve oldukça rağbet gören coşkulu zumba, pilates, spinning gibi grup dersleri veriliyor. Veranda Cafe'de spor sonrasında denize karşı dinlenme ayrıcalığı, yaz aylarında açık yüzme havuzu ve her ay düzenlenen sağlık ve spor konulu konferanslar ModActive'de spor yapmayı cazip kılan sebeplerden bazıları. Sporu ve sağlıklı beslenmeyi yaşam tarzı olarak benimseyen herkes, Modactive Fitness Center'ın abonelik fırsatları hakkında Moda Deniz Kulübü'nden daha detaylı bilgi alabilir.

Tel: 0216 346 90 72 (dahili 79)





YARATICI EVLER İÇİN EN YENİ
TRENDLER + STİLLER + ÖNERİLER

OCAK-MART 2018

ELLE DECORATION

OCAK / MART 2018

+ AYDINLATMA EKİ

+KİTAP: Aristokrat Country Stili

KENDİ EVİNDE İÇ MİMAR HAKAN HELVACIOĞLU

YENİLEYİCİ ETKİ: ZÜMRÜT YEŞİLİ

HALUK AKAKCE İLE ÇUKURCUMA

DESENLERDE ROMANTİK KIŞ ÇİÇEKLERİ

ORGANİZASYON ÇÖZÜMLERİYLE DÜZENLİ EVLER

COMO GÖLÜ KIYISINDA ETKİLEYİCİ BİR VİLLA

2018 TREND ATLASI
yeni deko-şifreler

+ YARATICI İSİMLERİN ISSIZ ADAYA GÖTÜRECEĞİ TASARIMLAR

ÇIKTI!



DÜNYANIN BİR NUMARALI
DEKORASYON VE STİL DERGİSİ



MURAT ÖKSÜZ
murat.oksuz@doganburda.com



TEST

Çarpıcı bir tasarım

TOYOTA C-HR

Markanın Türkiye Adapazarı'nda üretilen dikkat çekici SUV'u test ettik.

Toyota, arazi sınıfı off road modelleri Hilux, Land Cruiser ve RAV4'e C-HR'ı ekleyerek bu sınıftaki yerini sağlamlaştırdı. Üstelik bunu yepyeni bir model tasarlayarak ve 1.8 Hybrid bir motorla gerçekleştirdi. Farklı tasarımları sevenler için son yıllarda görülen ender modellerden biri C-HR. Keskin hatları, sivri formlar ve araçta kullanılan sportif anlayış onu kompakt SUV sınıfında öne çıkardı. Dış tasarımın en dikkat çekici detayı ön farları. Çekik LED gözler neredeyse kasanın önündeki marka logosuna kadar uzanıyor. Bir çizgi gibi aşağıya kadar uzanan sis farları ise Uzak Doğu esintilerini tamamlıyor. Bu keskin çizgiler kasanın yan tarafından arka tasarıma kadar uzanıyor. CHR'ın iç mekânına geçtiğimizde de kokpit baştan aşağıya yeni bir forma sahip. Kapılardan başlayarak kokpit ve tüm arka tarafa kadar uzayan şerit tasarımı ayrı bir hava vermiş. Buna Toyota yetkilileri "elmas formlu tasarım" adını vermişler. İç mekânda sürücü ve yolcu için tüm donanım ve konfor sağlanmış. Bu araçta görev yapan 1.8 litrelik benzinli motor ve elektrikli motorla birlikte 122 HP maksimum güç üretiyor. Ortalama yakıt tüketimi 3.9 lt/100 km olan aracın 86 g/km karbondioksit salımı bulunuyor. Otomobil 0-100 aralığını 11 saniyede tamamlıyor. 60 km/s hıza kadar elektrikli motor devrede rahatlıkla gidebiliyorsunuz. Kompakt SUV 297 litrelik bir bagaj hacmine sahip.



TEST

Markanın en büyüğü

Renault Koleos

Renault'nun en büyük SUV'u Koleos tamamen yeni bir karoserle tekrar yollarda. Talisman ile başlayan C formundaki LED gündüz aydınlatmaları Koleos'ta da yer alıyor. Bu sayede markanın kompakt crossover temsilcisi Kadjar'dan net bir şekilde ayırt edilebiliyor. 213 mm'lik zeminden yüksekliği güçlü SUV imajını desteklerken, geniş tekerlek yuvaları ve alüminyum tavan rayları da Koleos'un güçlü görünmesini sağlıyor. Test ettiğimiz 1.6 dCi X-tronic dizel otomatik motor 130 HP gücünde ve 0-100 km hızlanma aralığını 12.9 saniyede tamamlıyor. Ortalama yakıt tüketimi ise 100 km'de 5.4 litre. Bu rakam şehir dışında ve stabil kullanımlarda daha da düşebiliyor ki, dev SUV'un belki de en avantajlı olduğu nokta bu. SUV'un bagaj hacmi ise tam 624 litre.



YAT MARKET

TÜRKİYE'NİN EN KAPSAMLI TEKNE ALIM-SATIM REHBERİ

motoryatlar

ADT MARINE 0242.259 50 58 yacht@adtmarine.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Carver C 34	10,82	3,96	-	2x300	Fiberglas	465.000 $
Carver C 37	10,82	3,96	-	2x300	Fiberglas	455.000 $
Carver C 40	12,14	4,11	-	2x380	Fiberglas	570.000 $
Marquis 420 SB	12,90	4,20	-	2x370	Fiberglas	878.000 $
Marquis 500 SB	15,54	4,70	-	3x370	Fiberglas	1.334.000 $
Marquis 660 SY	20	5,20	-	2x800	Fiberglas	2,675.000 $
Marquis 720 FLY	22,10	5,50	-	2x1470	Fiberglas	3,671.000 $
Monterey 275 SY	8,40	2,50	-	300	Fiberglas	115.000 $
Monterey 295 SY	8,80	2,80	-	320	Fiberglas	130.000 $
Monterey 315 SY	9,40	3,10	-	2x250	Fiberglas	195.000 $
Monterey 335 SY	10,30	3,30	-	2x250	Fiberglas	235.000 $
Monterey 335 SY	10,30	3,30	-	2x260	Fiberglas	280.000 $
Monterey 355 SY	10,70	3,40	-	2x300	Fiberglas	270.000 $
Monterey 355 SY	10,70	3,40	-	2x260	Fiberglas	312.000 $
Starfisher 34 Cruiser Flybridge	10,74	3,68	-	2x260	Fiberglas	176.000 €
Starfisher 45 Cruiser Flybridge	13,70	3,98	-	2x370	Fiberglas	375.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, Türkiye teslim.

ALEN YATÇILIK 0216.593 23 75 info@alenyacht.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Alen 45	12,91	3,65	1	2x440	Fiberglas	495.000 €
Alen 55	16,65	3,70	2	2x800	Fiberglas	1.085.000 €
Alen 55 Shuttle	16,65	3,70	2	2x800	Fiberglas	745.000 €
Alen 68	20,32	6,30	3	2x1150	Fiberglas	2.600.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul teslim.

AQUAMOTOR 0216.493 49 88 info@aqua-motor.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Axopar 28 Open	9,01	2,85	-	300	Vinylester	33.200 €
Axopar 28 OC	9,01	2,85	1	300	Vinylester	36.600 €
Axopar 28 T-top	9,01	2,85	1	300	Vinylester	38.900 €
Axopar 28 Cabin	9,01	2,85	1	300	Vinylester	38.900 €
Axopar 28 Aft Cabin	9,01	2,85	2	300	Vinylester	42.900 €
Chaparral 270 Signature	8,23	2,59	2	300	Fiberglass	*83.266 $
Chaparral 290 Signature	8,84	2,90	2	2x220	Fiberglass	*122.514 $
Chaparral 310 Signature	9,45	3,05	2	2x250	Fiberglass	*169.606 $
Chaparral 330 Signature	10,21	3,20	2	2x300	Fiberglass	*206.721 $
Chaparral 225 SSi Cuddy	6,86	2,59	1	250	Fiberglass	*47.954 $
Chaparral 285 SSX Cuddy	8,79	2,74	1	380	Fiberglass	*99.152 $

Motor ve vergiler hariç, Finlandiya teslim.
**Motor dâhil, vergiler hariç, ABD teslim.*

BLUES YACHTING 0252.645 14 35 info@bluesyachting.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Rinker 260 EC	8,79	2,59	2	260	Fiberglas	108.235 $
Rinker 290 EC	9,65	2,77	2	300	Fiberglas	129.835 $
Rinker 310 EC	10,13	3,20	2	2x260	Fiberglas	192.218 $
Rinker 340 EC	10,87	3,45	2	2x260	Fiberglas	331.918 $
Rinker 360 EC	11,56	3,66	2	2x260	Fiberglas	360.410 $
Rinker 270 EX	8.79	2.59	2	300	Fiberglas	104.621 $
Rinker 290 EX	9.70	2.74	2	300	Fiberglas	127.557 $
Rinker 320 EX	10.13	3.20	2	2x250	Fiberglas	184.321 $
Rinker 370 EX	11.56	3.66	2	2x260	Fiberglas	354.139 $

Motor dâhil, vergiler hariç, ABD fabrika çıkış.

BORANOVA DENİZCİLİK TİC. LTD.ŞTİ. 0212.287 27 02 info@boranova.com.tr

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Greenline 33	9,99	3,49	1	110	Kompozit	142.000 €
Greenline 33 Hybrid Ready	9,99	3,49	1	170	Kompozit	148.000 €
Greenline 33 Hybrid Ready	9,99	3,49	1	220	Kompozit	152.000 €
Greenline 33 Hybrid	9,99	3,49	1	170	Kompozit	186.500 €
Greenline 33 Hybrid	9,99	3,49	1	220	Kompozit	190.500 €
Greenline 39 Hybrid Ready	11,99	3,75	2	220	Kompozit	253.000 €
Greenline 39	11,99	3,75	2	370	Kompozit	273.500 €
Greenline 40	11,99	4,25	2	2x110	Kompozit	263.800 €
Greenline 40 Hybrid	11,99	4,25	2	2x170	Kompozit	341.717 €
Greenline 40 Hybrid Ready	11,99	4,25	2	2x170	Kompozit	271.817 €
Greenline 40 Hybrid Ready	11,99	4,25	2	2x220	Kompozit	279.500 €
Greenline 40 Hybrid	11,99	4,25	2	2x170	Kompozit	341.717 €
Greenline 40 Hybrid	11,99	4,25	2	2x220	Kompozit	349.400 €
Greenline 48 Sport Fly	14,99	4,80	3	2x110	Kompozit	479.500 €
Greenline 48 Sport Fly Hybrid Ready	14,99	4,80	3	2x220	Kompozit	499.000 €
Greenline 48 Sport Fly	14,99	4,80	3	2x300	Kompozit	524.000 €
Greenline 48 Sport Fly	14,99	4,80	3	2x380	Kompozit	548.500 €
Greenline 48 Sport Fly Hybrid	14,99	4,80	3	2x220	Kompozit	578.500 €
OceanClass 65	20,80	5,45	3+1	2x715	Kompozit	1.815.000 €
OceanClass 65	20,80	5,45	3+1	2x1000	Kompozit	1.935.000 €
OceanClass 65	20,80	5,45	3+1	2x1150	Kompozit	1.995.000 €

Vergiler hariç, fabrika (Slovenya) teslim.

BURLA A.Ş. 0212.256 49 50 yamaha@burla.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Rancraft RC 27	8,32	2,59	-	350	Fiberglas	51.500 €
Rancraft RC 34	10,66	3,30	2	2x315	Fiberglas	*180.000 €
Rancraft RW 27	8,28	2,59	1	330	Fiberglas	49.500 €
Rancraft RV 25	7,69	2,55	-	300	Fiberglas	37.500 €
Rancraft RV 27	8,28	2,59	-	450	Fiberglas	47.150 €
Rancraft RD 25	7,50	2,55	-	400	Fiberglas	39.500 €
Rancraft RM 18	5,28	2,32	-	150	Fiberglas	11.300 €
Rancraft RM 19	5,56	2,36	-	180	Fiberglas	13.000 €
Rancraft RM 21	6,15	2,44	-	210	Fiberglas	17.500 €
Rancraft RM 22	6,40	2,50	-	250	Fiberglas	22.000 €

*Motor ve vergiler hariç, İtalya; *vergiler hariç, Tuzla Serbest Bölge teslim.*

DENİZ YATÇILIK 0212.352 65 95 info@denizyatcilik.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Sea Ray 280 Sundancer	8,74	2,69	2	300	Fiberglass	159.144 $
Sea Ray 305 Sundancer E	10,14	2,84	2	2x220	Fiberglass	154.442 €
Sea Ray 330 Sundancer	10,16	3,18	2	2x300	Fiberglass	273.299 $
Sea Ray 355 Sundancer E	11,20	3,48	2	2x260	Fiberglass	249.832 €
Sea Ray 410 Sundancer	12,65	3,96	2	2x407	Fiberglass	737.320 $
Sea Ray 470 Sundancer	14,40	4,27	2	2x526	Fiberglass	1.053.766 $
Sea Ray 510 Sundancer	15,49	4,47	3+1	2x526	Fiberglass	1.319.522 $
Sea Ray 510 FLY	15,50	4,67	3+1	2x574	Fiberglass	1.449.646 $
Sea Ray L 650	19,84	5,23	4+1	2x1150	Fiberglass	3.042.560 $
Sea Ray L 650 FLY	19,84	5,23	4+1	2x1150	Fiberglass	3.450.996 $
Absolute 40 STY	12,05	4,05	2	2x330	Fiberglass	353.000 €
Absolute 45 FLY	14,13	4,15	2+1	2x435	Fiberglass	520.000 €
Absolute 52 FLY	16	4,46	3+1	2x435 IPS 600	Fiberglass	670.000 €
Absolute 56 FLY	16,65	4,65	3+1	2x435 IPS 600	Fiberglass	725.000 €
Absolute Navetta 58	17	5	3+1	2x435 IPS 600	Fiberglass	820.000 €
Absolute 60 FLY	18,40	5,05	3+1	2x625 IPS 800	Fiberglass	1.180.000 €
Absolute 64 STY	20,40	5,15	3+1	2x725 IPS 950	Fiberglass	1.465.950 €
Absolute 72 FLY	21,60	5,60	4+1	2x900 IPS 1200	Fiberglass	2.130.000 €
Dominator 640 FLY	19,75	5,15	3+1	2x1150	Fiberglass	*2.149.000 €
Dominator 690 FLY	21,30	5,50	3+1	2x1200	Fiberglass	*2.662.550 €
Dominator 720 FLY	22,17	5,75	3+1	2x1400	Fiberglass	*3.252.740 €
Dominator 870 SE FLY	27,10	6,80	4+2	2x1835	Fiberglass	*8.018.290 €
Dominator 880 FLY	27,30	6,70	4+2	2x1920	Fiberglass	*6.756.800 €
Dominator 29 M Avantgarde	29,10	6,76	4+3	2x1920	Fiberglass	*8.608.000 €
Dominator 32 M Illumen	32,50	7,20	4+3	2x1920	Fiberglass	*9.450.000 €
Dominator 40 M	40	7,70	4+3	2x2600	Alüminyum	*17.578.000 €
Galeon 300 FLY	9,60	2,99	2	260	Fiberglas	142.385 €
Galeon 325 HTS	10,20	3,35	2	2x225	Fiberglas	171.138 €
Galeon 340 FLY	10,57	3,46	3	370	Fiberglas	229.077 €
Galeon 385 HTS	12,26	3,90	2	2x270	Fiberglas	273.497 €
Galeon 420 FLY	12,50	4,16	3	2x260	Fiberglas	376.369 €
Galeon 445 HTS	13,50	4,25	2	2x300	Fiberglas	403.077 €
Galeon 560 SKY	17,15	4,80	3+1	2x670	Fiberglas	820.000 €
Galeon 660 FLY	21,95	5,25	3+1	2x1000	Fiberglas	1.460.000 €

Vergiler hariç, Türkiye;
**vergiler hariç, İtalya teslim.*

EGEYAT 0216.314 20 35 info@egeyat.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Fisher 6.40	6,40	2,45	1	70-110	Fiberglas	*19.000 €
Fisher 7.40	7,40	2,50	1	110-150	Fiberglas	*24.000 €
Fisher 8	8	2,60	1	180	Fiberglas	58.000 €
Fisher 8.40	8,40	2,70	1	200	Fiberglas	73.000 €
Egeyat Trawler 43	13,50	4,30	2	2x240	Fiberglas	248.000 €

*Vergiler hariç, İstanbul teslim fiyatlarıdır. (*motor hariç)*

ENMA 0252.413 10 59 info@enmamarine.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Enma 680 Whale	6,80	2,40	1	115	Fiberglas	*25.500 €
Enma 800 Cruise	8	2,60	1	225	Fiberglas	*33.000 €
Enma 870 Santa Chiara	8,70	3	2	225	Fiberglas	*69.000 €
Enma 990 Cruise	9,80	2,90	2	320	Fiberglas	*67.000 €

**Motor dâhil, vergiler hariç, Marmaris teslim.*

GENA YATÇILIK 0232.716 09 90 - 0216 347 48 19 gena@gena-yacht.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Bavaria Sport 29	8,76	2,99	1	320	Fiberglas	87.600 €
Bavaria Sport 300	9,95	2,99	1	320	Fiberglas	83,900 €
Bavaria S 30	8,76	2,99	1	320	Fiberglas	91,500 €
Bavaria Sport 32	10,06	3,31	1	2x250	Fiberglas	123.000 €
Bavaria Sport 330	10,06	3,31	1	2x250	Fiberglas	117.500 €
Bavaria S 33	10,03	3,31	1	2x250	Fiberglas	130,700 €
Bavaria S 33 HT	10,06	3,31	1	2x250	Fiberglas	139.200 €
Bavaria S 36	10,80	3,59	2	2x250	Fiberglas	149.900 €
Bavaria S 36 HT	10,80	3,59	2	2x250	Fiberglas	166.100 €
Bavaria S 36 Coupe	10,80	3,59	2	2x250	Fiberglas	173.100 €
Bavaria S 40	12,21	3,99	2	2x320	Fiberglas	182.300 €
Bavaria S 40 HT	12,21	3,99	2	2x320	Fiberglas	192.300 €
Bavaria S 40 Coupe	12,21	3,99	2	2x320	Fiberglas	200.300 €
Bavaria S 45	13,83	4,41	2-3	2x370	Fiberglas	304.800 €
Bavaria S 45 HT	14,99	4,41	2-3	2x370	Fiberglas	324.900 €
Bavaria S 45 Coupe	14,99	4,41	2-3	2x370	Fiberglas	332.500 €
Bavaria Virtess 420 Coupe	12,39	4,21	3	2x370	Fiberglas	321.500 €
Bavaria Virtess 420 Fly	12,39	4,21	3	2x370	Fiberglas	342.800 €
E 40 Sedan	12,29	4,20	2-3	75	Fiberglas	199.000 €
E 40 FLY	12,29	4,20	2-3	150	Fiberglas	233.000 €
R 40 Coupe	12,65	3,99	2	2x330	Fiberglas	295.100 €
R 40 FLY	12,65	3,99	2	2x330	Fiberglas	317.100 €
Sasga - Minorchino 42	13,20	4	2	2x260	Fiberglas	*382.285 €
Sasga - Minorchino 54	16,50	5	2	2x370	Fiberglas	*596.914 €

Motor dâhil, vergiler hariç, Almanya teslim.
**Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.*

GÖZDEM MARIN LTD. ŞTİ. 0538.771 10 91 pelindemirayak@gozdem-marin.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Ocqueteau Abaco 16	4,94	2,16	1	-	-	11.400 €
Ocqueteau Abaco 19	5,85	2,20	-	70	-	23.000 €
Ocqueteau Abaco 21	6,28	2,45	-	90	Fiberglas	28.000 €
Ocqueteau Abaco 22	6,11	2,45	1	115	Fiberglas	33.900 €
Ocqueteau Ostrea 600	6,20	2,45	-	-	Fiberglas	19.300 €
Ocqueteau 625 Timonier	6,31	2,48	1	100	Fiberglas	43.400 €
Ocqueteau 705 Timonier	6,92	2,65	1	150	Fiberglas	59.400 €
Ocqueteau 725 Timonier	7,34	2,74	1+1	150	Fiberglas	46.800 €
Ocqueteau 485 Timonier	4,94	2,16	1	-	Fiberglas	*13.000 €
Ocqueteau 540 Timonier	5,49	2,40	1	-	Fiberglas	*13.900 €
Ocqueteau 585 Timonier	5,90	2,45	1	-	Fiberglas	*18.400 €
Ocqueteau 605 Timonier	6,34	2,45	1	-	Fiberglas	*20.600 €

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Ocqueteau 615 Timonier	6,92	2,65	1	-	Fiberglas	*25.900 €
Ocqueteau 815 Cruiser	8,03	2,89	1+1	200	Fiberglas	89.200€
Ocqueteau 885	8.88	2,95	1+1	305	Fiberglas	108.800 €
Ocqueteau 975	10.00	3,42	2+1	2X200	Fiberglas	154.000 €
Darekco Texas 500	4,95	1,98	-	50	Fiberglas	16.500 €
Darekco Texas 540	5,35	2,38	-	60	Fiberglas	17.950 €
Darekco Texas 595	5,92	2,39	-	80	Fiberglas	22.900 €
Darekco Texas 595	5,92	2,39	-	100	Fiberglas	23.250 €
Darekco Texas 595	5,92	2,39	-	115	Fiberglas	23.950 €
Darekco Texas 605	6,05	2,49	-	80	Fiberglas	25.000 €
Darekco Texas 640	6,44	2,43	-	100	Fiberglas	28.600 €
Darekco Texas 740	7,40	2,50	-	150	Fiberglas	51.000 €
Darekco Texas 500	4,95	1,98	-	-	Fiberglas	*10.500 €
Darekco Texas 595	5,92	2,39	-	-	Fiberglas	*15.100 €
Darekco Texas 605	6,05	2,49	-	-	Fiberglas	*17.200 €
Darekco Texas 640	6,44	2,43	-	-	Fiberglas	*20.400 €
Shaft 730	6,97	2,50	-	-	Fiberglas	*25.500 €

*Vergiler hariç İstanbul teslim *Motor hariç.*

KARİNA YACHT — 0212.560 40 04 info@karina.com.tr

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Fairline Targa 38 Open	12,13	3,64	2	260	Fiberglas	**243.100 £
Fairline Targa 38	12,13	3,64	2	260	Fiberglas	**217.000 £
Fairline Targa 48 GT	15,38	4,33	3	435	Fiberglas	**468.900 £
Fairline Targa 48 Open	15,38	4,33	3	435	Fiberglas	**441.300 £
Fairline Targa 53 GT	15,44	4,47	3+1	675	Fiberglas	**668.700 £
Fairline Targa 53 Open	16,92	4,52	-	675	Fiberglas	658.200 £
Fairline Targa 63 GTO	19,37	5,03	3	1150	Fiberglas	**1.150.000 £
Fairline Targa 62 GT	19,37	5,03	3	900	Fiberglas	**993.800 £
Fairline Squadron 42	12,94	4,22	2	370	Fiberglas	**355.100 £
Fairline Squadron 48	15,00	4,33	3	435	Fiberglas	**490.100 £
Fairline Squadron 53	15,44	4,47	3+1	675	Fiberglas	**773.200 £
Fairline Squadron 60	19,35	4,85	3+1	800	Fiberglas	**957.200 £
Fairline Squadron 65	20,41	5,24	4+1	1015	Fiberglas	**1.479.700.£
Fairline Squadron 63	20,41	5,24	4+1	1150	Fiberglas	**1.275.000.£
Fairline Squadron 78	24,37	5,70	4+1	1622	Fiberglas	**2.785.000.£
Fairline Squadron 78 Custom	24,37	5,70	-	1622	Fiberglas	2.495.000.£
Numarine 62 Fly	18,40	5,10	3	2x950	Kompozit	1.420.000€
Numarine 62 HT	18,40	5,10	3	2x950	Kompozit	1.390.000€
Numarine 70 HT	21,60	5,45	4+2	2x1000	Kompozit	2.070.000 €
Numarine 70 Fly	21,60	5,45	4+2	2x1000	Kompozit	2.160.000 €
Numarine 78 HT	23,98	5,80	4+2	2x1200	Kompozit	2.600.000 €
Numarine 78 Fly	23,98	5,80	4+2	2x1200	Kompozit	2.800.000 €
Numarine 102 RPH	31,08	7,10	5+3	2x1825	Kompozit	6.900.000 €
Numarine 105 HT	32,00	7,10	5+3	2x1825	Kompozit	6.900.000 €
Numarine 130 WB	40,00	8,50	-	3140	Kompozit	13.500.000 €
Numarine 24 XP	25,68	6,60	-	476	Kompozit	3.300.000 €
Numarine 32 XP	32,64	8,00	-	715	Kompozit	8.400.000 €
Numarine 40 XP	39,20	8,50	-	2x1000	Kompozit	13.500.000 €
Overblue 44	*13,90*	*4,20*	-	*75*	Kompozit	291.000 €
Overblue 44 Wide	*3,90*	*5,40*	-	*220*	Kompozit	422.000 €
Overblue 54	*17,91*	*5,40*	-	*225*	Kompozit	511.000 €
Overblue 64	*22,41*	*6,00*	-	*625*	Kompozit	1.035.000 €

*Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim. (*Motor hariç) **Motor dâhil, vergiler hariç, İngiltere teslim.*

KDE-MARINE — 0216.471 08 31 sburnaz@kdemarine.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Crownline 236 SC	7,24	2,59	1	260	Fiberglas	65.795 $
Crownline 260 CR	8,13	2,59	2	260	Fiberglas	81.650 $
Crownline 280 CR	8,74	2,59	2	260	Fiberglas	87.843 $
Crownline 325 SC	9,90	2,95	2	2x260	Fiberglas	157.983 $
Crownline 330 CR	10,32	3,36	2	2x260	Fiberglas	239.430 $
Crownline 350 CR	11	3,64	2	2x300	Fiberglas	279.983 $
Mainship Trawler 395	12,01	4,34	2	380	Fiberglas	312.000 $
Mainship Trawler 414 Expedition	12,62	4,34	2	380	Fiberglas	409.000 $
Mainship Trawler 479	14,57	4,72	2	2x480	Fiberglas	622.000 $

Motor dâhil, ABD fabrika çıkış.

KUZEY EGE YATÇILIK — 0266.312 65 97 info@kuzeyege.com.tr

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Kuzey Ege Trawler 28	8,60	3,05	1	40	Ahşap epoksi	55.000 €
Kuzey Ege Trawler 48	14,95	4,65	3+1	2x180	Ahşap epoksi	480.000 €
Kuzey Ege Aft Cabin Cruiser	11,50	3,95	2+1	150	Çelik	230.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, Ayvalık teslim.

LEOMAR YACHTS — 0212.230 22 75 leomar@leomaryacht.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Leomar 50 CF	15	4,30	2	2x350	Fiberglas	600.000 €
Leomar 59 L	18,40	4,78	4	2x640	Lamine maun	750.000 €
Leomar Trawler 60	18,75	5	3	2x330	Lamine maun	1.200.000 €
Leomar Trawler 70	22,90	5,50	3	2x610	Epoksi lamine	1.600.000 €
Leomar 73 Wls	23	6,60	4	2x640	Çelik-alüminyum	2.200.000 €
Leomar 95	30	6,20	4	2x1650	Epoksi lamine	3.000.000 €
Leomar 120 DLx	36,50	7,20	5	2x1925	Epoksi lamine	4.500.000 €
Leomar 150 WLx	45	9,20	7	2x1925	Sac-alüminyum	15.000.000 €
Tug Boat 55	16,40	6	3	2x450	Sac-alüminyum	700.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul teslim.

MMP YATÇILIK — 0212.343 41 11 maxxum@superonline.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Stingray 185 LS	5,80	2,16	-	135	Fiberglas	18.900 $
Stingray 195 LS	6,10	2,31	-	135	Fiberglas	20.900 $
Stingray 208 LR	6,61	2,43	-	225	Fiberglas	29.900 $
Stingray 225 LR	7,31	2,54	-	225	Fiberglas	33.900 $
Stingray 250 LR	7,95	2,59	-	225	Fiberglas	45.900 $
Stingray 195 CS	6,10	2,31	1	135	Fiberglas	21.900 $
Stingray 208 CR	6,62	2,43	1	225	Fiberglas	31.500 $
Stingray 225 CR	7,31	2,54	1	225	Fiberglas	35.900 $
Stingray 225 SX	7,31	2,54	1	225	Fiberglas	36.900 $
Stingray 250 CR	7,95	2,59	1	225	Fiberglas	49.900 $
Stingray 250 CS	7,95	2,59	2	225	Fiberglas	59.900 $
Doral Monticello 283	8,83	2,59	2	300	Fiberglas	105.000 $
Doral Venezia 290	9,05	2,87	2	320	Fiberglas	115.000 $
Doral Prestancia 322	10,05	3,07	2	2x190	Fiberglas	159.000 $
Doral Intrigue 332	10,32	3,40	2	2x260	Fiberglas	195.000 $
Doral Elegante 376	11,73	3,63	2+1	2x260	Fiberglas	275.000 $
Doral Boca Grande 393	12,15	3,85	2+1	2x260	Fiberglas	330.000 $
Doral Mediterra 455	14,15	4,04	2+1	2x500	Fiberglas	440.000 $
Doral Allegria XL 513	16,10	4,21	2+1	2x600	Fiberglas	600.000 $
Mano 2509 EFB / 2950	8,94	2,79	2	260	Fiberglas	59.000 €
Mano 2750 EFB / 32	9,79	3,01	2	2x225	Fiberglas	90.000 €
Mano 37 GS / 39	11,69	3,50	2+1	2x300	Fiberglas	129.000 €
Mano M 35 / 40	12,05	3,80	2+1	2x310	Fiberglas	189.000 €
Mano M 42,50 / 45	13,70	4,20	2+1	2x370	Fiberglas	299.000 €
Larson 2060 Cuddy	6,25	2,50	1	190	Fiberglas	39.000 $
Larson 777 Cabrio	7,77	2,59	2	260	Fiberglas	82.000 $
Larson 857 Cabrio	8,57	2,69	2	300	Fiberglas	198.000 $
Larson 927 Cabrio	9,27	3,20	2	380	Fiberglas	159.000 $

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Larson LX 620 OB	4,93	2,24	60	-	Fiberglas	**21.000 $
Larson LX 850 IO	5,61	2,33	135	-	Fiberglas	**24.500 $
Larson LXi 238	7,16	2,59	260	-	Fiberglas	**55.000 $
Larson LXi 258	7,77	2,59	300	-	Fiberglas	**60.000 $
Larson LXi 288	8,69	2,74	300	-	Fiberglas	**70.000 $

Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul teslim.

MURSAN — 0224.248 81 20 mursan@mursan.com.tr

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
SanBoat 470 Trophy	4,70	1,90	-	40	Fiberglas	12.250 €
SanBoat 520 Trophy	5,20	2,10	-	75	Fiberglas	16.850 €
SanBoat 670 Trophy	6,70	2,30	-	115	Fiberglas	20.950 €
SanBoat 705 Cuddy	7,05	2,45	1	130	Fiberglas	31.350 €
SanBoat 980 Cuddy	9,80	3,05	2	350	Fiberglas	89.300 €
SanBoat 1090 Cuddy	10,90	3,40	2	2x170	Fiberglas	142.400 €
SanBoat 1195 Cuddy	11,95	3,65	2	2x225	Fiberglas	181.900 €

Standart donanımlı, motor ve vergiler hariç.

PRIENE TURİZM YATÇILIK — 0216.467 71 00 priene@arti-d.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Boarncruiser Classic 35 Line OK	10,50	3,65	1	110	Çelik	*255.000 €
Boarncruiser Classic 40 Line OK	12,40	4,35	2	140	Çelik	*340.000 €
Boarncruiser Classic 43 Line OK	13,25	4,45	2	170	Çelik	*443.200 €
Boarncruiser 35 Classic Line AC	10,50	3,65	1	110	Çelik	*265.000 €
Boarncruiser 38 Classic Line AC	11,40	4,05	2	140	Çelik	*331.760 €
Boarncruiser 40 Classic Line AC	12,40	4,35	2	140	Çelik	*374.930 €
Boarncruiser 43 Classic Line AC	13,25	4,45	2	170	Çelik	*457.600 €
Boarncruiser 46 Classic Line AC	14,00	4,55	2	210	Çelik	*556.200 €
Boarncruiser 50 Classic Line AC	14,95	4,60	3	230	Çelik	*699.040 €
Boarncruiser 55 Classic Line AC	16,85	4,85	3	286	Çelik	*911.275 €
Boarncruiser 55 Classic Line PH	16,85	4,85	3	286	Çelik	*956.640 €
Boarncruiser Retro 42 Aft cabin	12,85	4,30	2	148	Çelik	*463.000 €
Boarncruiser Retro 42 Cabrio	12,85	4,30	2	148	Çelik	*440.000 €
Boarncruiser Retro 42 OK-HT	12,85	4,30	2	148	Çelik	*494.000 €
Boarncruiser Retro 46 Aft cabin	14,40	4,50	2	209	Çelik	*680.000 €
Boarncruiser Retro 46 Cabrio	14,40	4,50	2	210	Çelik	*520.000 €
Boarncruiser Retro 46 DS	14,40	4,50	2	210	Çelik	*630.000 €
Boarncruiser Retro 50 Aft Cabin	14,95	4,80	3	209	Çelik	*992.710 €
Boarncruiser Retro 50 DS	14,95	4,80	3	209	Çelik	*1.075.710 €
Boarncruiser Retro 60 DS	18,00	5,20	3	2x225	Çelik	*1.606.500 €
Boarncruiser 1100 Elegance Sedan	10,86	3,60	2	75	Çelik	*278.500 €
Boarncruiser 1100 Elegance Fly	10,86	3,60	2	75	Çelik	*321.000 €
Boarncruiser 1200 Elegance Sedan	12,16	3,95	2	150	Çelik	*314.250 €
Boarncruiser 1200 Elegance Express	12,46	3,95	2	440	Çelik	*414.250 €
Boarncruiser 1200 Elegance Fly	12,16	3,95	2	150	Çelik	*359.250 €
Boarncruiser 1300 Elegance Sedan	13,30	4,55	2	150	Çelik	*413.000 €
Boarncruiser 1300 Elegance Express	13,60	4,55	2	440	Çelik	*518.800 €
Boarncruiser 1300 Elegance Fly	13,30	4,55	2	150	Çelik	*478.000 €
Boarncruiser 1500 Elegance CS	16,70	4,75	2	180	Çelik	*710.235 €
Boarncruiser 1500 Elegance FLY	16,70	4,75	2	180	Çelik	*795.235€
Boarncruiser 1800 Elegance CS	18,60	5,25	2	330	Çelik	*1.021.435 €
Boarncruiser 1800 Elegance FLY	18,60	5,25	2	330	Çelik	*1.126.938 €
Nimbus Nova 27	8,42	2,75	1	260	CTP	**1.426.700İK
Nimbus Nova 21	6,96	2,40	1	150	CTP	**516.000İK
Nimbus Nova 31	9,88	3,10	1	300	CTP	**1.893.300 İK
Nimbus Nova 34	11,66	3,32	2	400	CTP	**2.493.300 İK
Nimbus 305 Drophead	10,07	3,25	2	110	CTP	**1.550.200 İK
Nimbus 305 Coupe	10,07	3,25	2	110	CTP	*1.674.100 İK
Nimbus 365 Coupe	11,56	3,50	2	260	CTP	**2.784.200 İK
Nimbus 405 Coupe	13,33	3,86	3	2x225	CTP	**3.985.500 İK
Nimbus 405 Coupe Flybridge	13,33	3,86	3	2x225	CTP	**4.263.500 İK
Nimbus Paragon 25 Open	8,52	3,00	1	225	CTP	**1.256.900 İK
Nimbus Paragon 25 Cabin	8,52	3,00	1	225	CTP	**1.324.200 İK
Nimbus Paragon 31 Cabin	10,59	3,38	2	400	CTP	**2.355.900 İK
Nimbus Paragon 31 Flybridge	9,88	3,32	2	370	CTP	**2.318.925 İK

*Vergiler hariç, Hollanda; **vergiler hariç, İsveç fabrika teslim. (İK: İsveç Kronu)*

SIRENA MARINE — 0212.219 74 74 info@sirenamarine.com.tr

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Sirena 56	18,68	5,35	2/3	2x650	Fiberglas	865.000€
Sirena 64	20,74	5,90	3/1	2x850	Fiberglas	1.570.000€

SUNSEEKER TÜRKİYE — 0212.257 00 30 info@sunseekerturkey.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Sunseeker 131 Yacht	40,05	8,09	6+4	2x3181	Fiberglas	17.335.000 £
Sunseeker 116 Yacht	35,20	7,33	6+4	2x2640	Fiberglas	11.445.000 £
Sunseeker 95 Yacht	28,06	6,55	5+2	2x1950	Fiberglas	6.115.000 £
Sunseeker 86 Yacht	26,30	6,47	4+2	2x1622	Fiberglas	4.030.000 £
Sunseeker 76 Yacht	22,98	5,73	4+1	2x1400	Fiberglas	2.520.000 £
Manhattan 66	20,81	5,26	4+1	2x1000	Fiberglas	1.540.000 £
Manhattan 52	17,21	4,87	3+1	2x725	Fiberglas	847.000 £
Predator 74	22,80	5,95	3+1	2x1550	Fiberglas	1.940.000 £
Predator 68 MKII	21,70	5,09	3+1	2x1200	Fiberglas	1.720.000 £
Predator 57 MKII	18,24	4,70	3+1	2x800	Fiberglas	960.000 £
Predator 50	16,48	4,48	2	2x600	Fiberglas	645.000 £
74 Sport Yacht	-	-	-	2x1550	Fiberglas	2.090.000 £
68 Sport Yacht MKII	21,07	5,09	3+1	2x1200	Fiberglas	1.860.000 £
San Remo (IPS 600)	15,74	4,30	2	2x435	Fiberglas	622.000 £

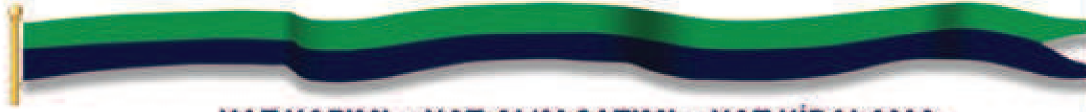
Vergiler hariç, motor dâhil, İngiltere teslim.

TATARİ YATÇILIK — 0532.582 38 00 bulent@tatari.com.tr

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Albemarle 242 CC	7,19	2,44	1	-	Fiberglass	82.000 $
Albemarle 248 XF	7,19	2,44	1	-	Fiberglass	90.000 $
Albemarle 268 XF	7,87	2,59	1	-	Fiberglass	132.000 $
Albemarle 280 OBX	8,86	2,90	1	-	Fiberglass	191.000 $
Albemarle 180 XF	8,25	2,90	1	-	Fiberglass	176.000 $
Albemarle 290 XF	8,70	3,30	1	-	Fiberglass	286.000 $
Albemarle 310 XF	9,30	3,35	1	-	Fiberglass	329.000 $
Albemarle 330 XF	10,06	4,09	1	-	Fiberglass	423.000 $
Albemarle 360 XF	10,97	3,39	1	-	Fiberglass	489.000 $
Albemarle 410 XF	12,50	4,80	1	-	Fiberglass	731.000 $
Albemarle 410 C	12,50	4,80	2	-	Fiberglass	894.000 $
Hatteras GT 54	16,41	5,26	3	-	Fiberglass	1.998.000 $
Hatteras GT 60	18,20	5,78	4	-	Fiberglass	2.580.000 $
Hatteras GT 63	19,46	6,10	4	-	Fiberglass	3.060.000 $
Hatteras GT 70	21,49	6,50	5	-	Fiberglass	4.340.000 $
Hatteras 77 Convertab	23,42	6,71	5	-	Fiberglass	5.130.000 $
Hatteras 60	18,57	5,73	3	-	Fiberglass	2.430.000 $
Hatteras 70	22,35	5,14	-	-	Fiberglass	4.330.000 $
Hatteras 80	24,33	6,48	-	-	Fiberglass	5.496.000 $
Hatteras 100	31,09	6,86	4	-	Fiberglass	9.980.000 $
Cabo 36 EX	11,76	4,32	1	-	Fiberglass	599.000 $
Cabo 40 EX	12,83	4,83	1	-	Fiberglass	847.000 $

EGE YAT

1976



YAT YAPIMI • YAT ALIM-SATIMI • YAT KİRALAMA



CNR AVRASYA
BOAT SHOW
13. ULUSLARARASI DENİZ ARAÇLARI EKİPMANLARI VE AKSESUARLARI FUARI
2018
10-18 ŞUBAT
CNREXPO
Hol 1 Bodrum



36 m İtalyan Admiral
MTU 3 x 1193 HP
4 Misafir Kabini
350.000 USD



24 m Çelik Motorsailer
2008 CE Iveco 2 x 220 HP
5 Misafir Kabini
750.000 Euro



18 m Lamine Ahşap Gulet
Komple Refit 2016
Ford 2 x 135 HP 2+1 Kabin
175.000 Euro



18 m Çelik Gulet
2005 MAN 150 HP
3 Misafir Kabini
145.000 Euro

Tel : 0 533 923 93 58 & 0 252 313 26 55
www.egeyat.com.tr nihan@egeyat.com.tr

motoryatlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Cabo 44 HTX	12,83	4,83	2	-	Fiberglass	999.000 $
Cabo 52 EX	14,53	5,06	3	-	Fiberglass	1.580.000 $

Motor ve vergiler hariç.

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
TEZMARIN					0212.256 42 22	info@tezmarin.com
Antares 8	8,36	2,98	1	200	Fiberglas	*87.100 €
Antares 30S	10,22	3,39	2	370	Fiberglas	*141.400 €
Antares 30S (260 HP)	10,22	3,39	2	260	Fiberglas	*129.600 €
Antares 30	10,22	3,39	2	370	Fiberglas	*147.700 €
Antares 36	10,22	3,39	2	2x260	Fiberglas	*214.300 €
Swift Trawler 30	10,39	3,53	2	370	Fiberglas	*186.000 €
Swift Trawler 35	11,29	4,03	2	425	Fiberglas	*242.700 €
Swift Trawler 44	13,88	4,25	2+1	2x300	Fiberglas	*375.600 €
Swift Trawler 50	14,99	4,65	3+1	2x435	Fiberglas	*646.200 €
Monte Carlo 5	15,10	4,32	3	2x435	Fiberglas	*572.400 €
Monte Carlo 5S	15,10	4,32	3	2x435	Fiberglas	*556.300 €
Monte Carlo 6	18,25	4,91	3+1	2x600	Fiberglas	*881.300 €
Monte Carlo 6S	18,22	4,93	3+1	2x600	Fiberglas	*881.300 €
Gran Turismo 40	12,55	3,87	2	2x300	Fiberglas	*276.400 €
Gran Turismo 46	14,78	4,15	3	2x370	Fiberglas	*374.600 €
Gran Turismo 50	15,78	4,38	3	2x435	Fiberglas	*531.600 €
Gran Turismo 50 FLY	15,78	4,38	3	2x435	Fiberglas	*551.900 €
Monte Carlo Yachts 65	19,82	5,21	3+1	2x1000	**V.R.,C.F.,K.	*1.750.000 €
Monte Carlo Yachts 70	21,30	5,42	4+1	2x1200	**V.R.,C.F.,K.	*2.600.000 €
Monte Carlo Yachts 76	23,05	5,65	4+1	2x1400	**V.R.,C.F.,K.	*3.100.000 €
Monte Carlo Yachts 80	24,62	6,15	4+2	2xV12.1550	**V.R.,C.F.,K.	*4.000.000 €
Monte Carlo Yachts 86	26,30	6,46	4+2	2x1800	**V.R.,C.F.,K.	*5.150.000 €
Monte Carlo Yachts 96	29,26	6,94	4&5	2x1900	**V.R.,C.F.,K.	BELİRTİLMEDİ
Monte Carlo Yachts 105	32,00	7,12	4&5	2xV16.1550	**V.R.,C.F.,K.	BELİRTİLMEDİ

*Fabrika çıkış Başlangıç fiyatı, Vergiler hariç.
-*İnşa malzemesi vinilester reçine, karbon fiber ve kevlerdir.

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
TRIO DENİZ					0216.511 10 00	trio@triodeniz.com
Prestige 420	12,64	3,97	2	300	Fiberglas	360.800 €
Prestige 460	14,29	4,25	2+1	370	Fiberglas	487.500 €
Prestige 500	15,02	4,50	3+1	435	Fiberglas	601.800 €
Prestige 560	18,22	4,79	3+1	600	Fiberglas	817.700 €
Prestige 630	19,02	5,15	3+1	725	Fiberglas	1.176.400€
Prestige 680	21,46	5,33	3/4+1	900	Fiberglas	1.651.900€
Prestige 750	22.58	5,46	4+1	1000	Fiberglas	2.667.400 €

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Prestige 420 S	12,64	3,97	2	300	Fiberglas	348.000€
Prestige 460 S	14,29	4,25	2+1	370	Fiberglas	466.000€
Prestige 500 S	15,20	4,50	3+1	435	Fiberglas	584.200€
Prestige 560 S	18,22	4,79	3+1	600	Fiberglas	803.100€
Prestige 630 S	19,02	5,15	3+1	725	Fiberglas	1.176.400€
Prestige 680 S	21,46	5,33	3/4+1	900	Fiberglas	1.651.900€
Velasco 37 F	11,43	3,84	2	300	Fiberglas	271,600€
Velasco 43 F	13,70	4,13	2	380	Fiberglas	363.000€
New Concept 9	9,43	3,15	2	260	Fiberglas	144.400 €
New Concept 33	10,50	3,32	2	220	Fiberglas	196.400 €
New Concept 11	11,15	3,74	2	200	Fiberglas	227.000 €
New Concept 14	13,93	4,10	2	300	Fiberglas	365,800€
Leader 30	9,23	2,98	1	260	Fiberglas	121.500€
Leader 33	10,56	3,32	2	220	Fiberglas	170.800€
Leader 36	11,47	3,62	2	260	Fiberglas	197,900€
Leader 40	12,33	3,80	2	300	Fiberglas	249.900€
Leader 46	14,30	4,10	2/3	370	Fiberglas	368.000€
Merry Fisher 605	5,79	2,46	-	-	Fiberglas	18.360€
Merry Fisher 695	6,55	2,54	-	-	Fiberglas	24.890€
Merry Fisher 695 Marlin	6,69	2,54	-	-	Fiberglas	24.320€
Merry Fisher 795	7,43	2,81	-	-	Fiberglas	30.950€
Merry Fisher 795 Marlin	7,17	2,80	-	-	Fiberglas	31.190€
Merry Fisher 875 Marlin	8,25	2,97	-	-	Fiberglas	55.730€
Merry Fisher 895	8,90	2,99	1	-	Fiberglas	60.270€
Merry Fisher 1095	10,50	3,35	2/3	-	Fiberglas	97.000€
Sealine C 330	10,31	3,50	2	330	Fiberglas	169.950 €
Sealine S 330	10,31	3,50	2	330	Fiberglas	189.950 €
Sealine C 430	13,55	4,20	2	301	Fiberglas	355.950 €
Sealine F 430	13,55	4,20	2	301	Fiberglas	379.950 €
Sealine C 530	16,13	4,56	3	435	Fiberglas	599.950 €
Sealine F 530	16,13	4,56	3	435	Fiberglas	629.950 €

*Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul Serbest Bölge teslim.
(Standart model, *Almanya.)*

motorlu katamaranlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
SUNREEF						ali.mutevelli@sunreef.com
Sunreef 60 Power	18.90	8.5	3-5	2x370	Fiberglass	2.089.500 €
Sunreef 70 Power	22.28	9.3	3-5	2x455	Fiberglass	2.393.000 €
TUR MARIN					0212.257 02 03	info@turmarin.com.tr
F. Pajot MY 37	11	5,10	3	2x110	Fiberglass	285.420 €
F. Pajot Cumberland 47 LC	13,95	6,55	3-4	2x225	Fiberglass	632.145 €
F. Pajot Queensland 55	16,75	7,80	3-4-5	2x435	Fiberglass	1.655.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim. (F.: Fountaine)

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
TEZMARİN					0212.256 42 22	info@tezmarin.com
Seventy 8	23,8	11	3-5	2x510 HP	Fiberglass	3.224.000€
Lagoon 630 MY	19,50	10	4-5	2x260 HP/300HP	Fiberglass	1.538.100 €

spor tekneler

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
ADT MARINE				0242.259 50 58		yacht@adtmarine.com
Monterey 186 MS	5,65	2,30	135	40	Fiberglas	35.000 $
Monterey 196 MS	5,90	2,30	190	45	Fiberglas	44.000 $
Monterey 197 BF OB	5,90	2,30	150	45	Fiberglas	47.000 $
Monterey 204 FS	6,60	2,50	220	50	Fiberglas	50.000 $
Monterey 218 SS	6,60	2,50	250	50	Fiberglas	55.000 $
Monterey 217 BF OB	6,30	2,50	150	42	Fiberglas	50.000 $
Monterey 224 FS	6,92	2,50	220	48	Fiberglas	55.000 $
Monterey 224 FSC	6,92	2,50	220	48	Fiberglas	55.000 $
Monterey 238 SS	7,01	2,50	250	50	Fiberglas	65.000 $
Monterey 244 FS	7,32	2,50	250	48	Fiberglas	70.000 $
Monterey 264 FS	8,10	2,50	300	44	Fiberglas	85.000 $
Monterey 264 FSC	8,10	2,50	300	44	Fiberglas	90.000 $
Monterey 268 SS	8,10	2,50	300	44	Fiberglas	100.000 $
Monterey 268 SS-C	8,10	2,50	300	44	Fiberglas	110.000 $
Monterey MSX- M3	7,04	2,50	250	45	Fiberglas	80.000 $
Monterey MSX- M5	7,90	2,50	300	48	Fiberglas	95.000 $
Monterey 288 SS	8,80	2,70	380	45	Fiberglas	120.000 $
Monterey 328 SS	9,70	2,90	2x250	45	Fiberglas	200.000 $
Tahoe Q5 I	5,92	2,31	220	50	Fiberglas	38.000 $
Tahoe Q7 I	6,25	2,44	220	45	Fiberglas	47.500 $
Tahoe 195 IO	6,07	2,59	220	50	Fiberglas	46.000 $
Tahoe 215 XI	6,55	2,59	220	48	Fiberglas	50.000 $
Sargo 25	7,85	2,70	225	-	Fiberglas	121.321 €
Sargo 28	8,80	2,98	260	-	Fiberglas	157.999 €
Sargo 31	9,96	3,30	330	-	Fiberglas	198.622 €
Sargo 34	11	3,40	400	-	Fiberglas	157.699 €
Sargo 36	11.80	3.65	400	-	Fiberglas	281.238 €
Starfisher 790 OBS	7,90	2,85	150	-	Fiberglas	45.000 €
Starfisher 650 OBS	6,50	2,49	150	36	Fiberglas	36.000 €
Starfisher 840 ANNI HT	8,40	2,98	220	29	Fiberglas	75.000 €
Starfisher ST 860	8,60	3	260	30	Fiberglas	96.000 €
Starfisher 27 Cruiser HT	8,70	3	315	30	Fiberglas	105.000 €
Starfisher 27 Cruiser Fly	8,70	3	315	30	Fiberglas	115.000 €
Starfisher 30 Cruiser HT	9,69	3,34	315	30	Fiberglas	139.000 €
Starfisher 30 Cruiser Fly	9,69	3,34	315	30	Fiberglas	148.000 €
Starfisher ST 1060	10,60	3,48	2x260	30	Fiberglas	185.000 €
Mako 184 CC	5,59	2,49	115	-	Fiberglas	40.000 $
Mako 204 CC	6,20	2,54	150	-	Fiberglas	48.000 $
Mako 234 CC	7,11	2,59	250	-	Fiberglas	100.000 $
Mako 284 CC	8,64	3	2x250	-	Fiberglas	145.000 $

Motor dâhil, vergiler hariç, Türkiye teslim.

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
AQUAMOTOR				0216.493 49 88		info@aqua-motor.com
Chaparral H2O 18 Sport	5,59	2,29	135	-	Fiberglas	20.295 $
Chaparral H2O 19 Sport	5,89	2,29	190	-	Fiberglas	23.706 $
Chaparral H2O 21 Sport	6,40	2,54	250	-	Fiberglas	30.304 $
Chaparral Vortex 203VR Jet	6,17	2,44	250	-	Fiberglas	31.010 $
Chaparral Vortex 203VRX Jet	6,17	2,44	250	-	Fiberglas	34.769 $
Chaparral Vortex 223VR Jet	6,78	2,59	2x150	-	Fiberglas	40.937 $
Chaparral Vortex 223VR Jet	6,78	2,59	2x200	-	Fiberglas	44.042 $
Chaparral Vortex 223VRX Jet	6,78	2,59	2x150	-	Fiberglas	44.996 $
Chaparral Vortex 223VRX Jet	6,78	2,59	2x200	-	Fiberglas	48.101 $
Chaparral 216 SSi Bowrider	6,55	2,54	250	-	Fiberglas	43.317 $
Chaparral 226 SSi Bowrider	6,86	2,59	250	-	Fiberglas	45.012 $
Chaparral 246 SSi Bowrider	7,47	2,59	250	-	Fiberglas	54.190 $
Chaparral 224 Sunesta	6,81	2,59	250	-	Fiberglas	50.862 $
Chaparral 244 Sunesta	7,42	2,59	250	-	Fiberglas	56.939 $
Chaparral 264 Sunesta	8,03	2,59	300	-	Fiberglas	69.394 $
Chaparral 284 Sunesta	8,64	2,74	380	-	Fiberglas	92.996 $
Chaparral 257 SSX Side Entry	7,77	2,59	300	-	Fiberglas	69.450 $
Chaparral 257 SSX Bowrider	7,77	2,59	300	-	Fiberglas	74.180 $
Chaparral 277 SSX Bowrider	8,38	2,74	380	-	Fiberglas	91.799 $
Chaparral 287 SSX Bowrider	8,79	2,74	380	-	Fiberglas	92.796 $
Chaparral 307 SSX Bowrider	9,30	2,90	2x250	-	Fiberglas	140.254 $
Chaparral 327 SSX Bowrider	9,91	3,05	2x300	-	Fiberglas	179.649 $
Robalo 180 Center Console	5,59	2,44	1x150	-	Fiberglas	*21.221 $
Robalo 200 Center Console	6,27	2,53	1x200	-	Fiberglas	*26.306 $
Robalo 222 Center Console	6,55	2,59	1x250	-	Fiberglas	*29.581 $
Robalo 240 Center Console	7,32	2,67	2x200	-	Fiberglas	*53.119 $
Robalo 260 Center Console	8,05	2,74	2x250	-	Fiberglas	*67.390 $
Robalo 300 Center Console	8,89	3,20	2x300	-	Fiberglas	*121.178 $
Robalo 207 Dual Console	6,27	2,54	2x200	-	Fiberglas	*28.816 $
Robalo 227 Dual Console	6,55	2,59	2x250	-	Fiberglas	*32.786 $
Robalo 247 Dual Console	7,32	2,67	2x200	-	Fiberglas	*54.638 $
Robalo 245 Walkaround	7,32	2,67	2x200	-	Fiberglas	*58.400 $
Robalo 265 Walkaround	7,95	2,74	2x250	-	Fiberglas	*75.013 $
Robalo 305 Walkaround	8,89	3,20	2x300	-	Fiberglas	*152.450 $

Motor dahil, vergiler hariç, ABD teslim
*Motor ve vergiler hariç, ABD teslim

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
BLUES YACHTING				0252.645 14 35		info@bluesyachting.com
Galia 475 Open	4,75	1,95	90	-	Fiberglas	6.670 €
Galia 520 Open	5,20	2,10	115	-	Fiberglas	11.870 €

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Galia 520 Sundecek	5,20	2,10	115	-	Fiberglas	12.000€
Galia 525 Cruiser	5,20	2,10	115	-	Fiberglas	12.135€
Galia 570 Open	5,70	2,38	150	-	Fiberglas	13.470€
Galia 570 Sundeck	5,70	2,38	150	-	Fiberglas	13.230€
Galia 600 Hardtop	5,97	2,45	200	-	Fiberglas	18.655€
Galia 630 Open	6,19	2,48	200	-	Fiberglas	15.230€
Galia 630 Sundeck	6,19	2,48	200	-	Fiberglas	14.895€
Galia 660 Hardtop	6,50	2,51	250	-	Fiberglas	22.215€
Galia 700 Sundeck	6,97	2,55	300	-	Fiberglas	21.200€
Galia 750 Hardtop	7,64	2,74	350	-	Fiberglas	34.535€
Galia 770 Sundeck	7,64	2,74	350	-	Fiberglas	34.535€
Mastercraft X25	6,58	2,59	385	-	Fiberglas	131.879 $
Mastercraft X55	7,75	2,59	430	-	Fiberglas	170.928 $
Mastercraft NXT 20	6,10	2,08	320	-	Fiberglas	79.109 $
Mastercraft ProStar	6,10	2,44	320	-	Fiberglas	97.740 $
Mastercraft X2	6,10	2,44	320	-	Fiberglas	110.904 $
Mastercraft X10	6,48	2,49	385	-	Fiberglas	134.694 $
Mastercraft X30	7,11	2,59	385	-	Fiberglas	139.305 $
Mastercraft X46	7,47	2,59	385	-	Fiberglas	193.883 $
Mastercraft Xstar	7,32	2,57	385	-	Fiberglas	168.486 $
Rinker 17QX OB	5,13	2,24	90	38	Fiberglas	26.943$
Rinker 18QX OB	5,77	2,26	150	40	Fiberglas	33.693$
Rinker 18QX BR	5,76	2,26	180	40	Fiberglas	31.850$
Rinker 20 MTX	6,35	2,44	200	46	Fiberglas	39.893$
Rinker 22 MTX BR	6,88	2,49	300	46	Fiberglas	50.957$
Rinker 21 QX BR	6,40	2,59	250	45	Fiberglas	46.250$
Rinker 22 MTX CC	6,88	2,49	300	46	Fiberglas	53.529$
Rinker 23 QX BR	7,17	2,59	250	43	Fiberglas	54.521$
Rinker 23 QX CC	7,17	2,59	250	43	Fiberglas	57.521$
Rinker 26 QX BR	7,98	2,59	250	40	Fiberglas	69.407$
Rinker 26 QX CC	7,98	2,59	250	40	Fiberglas	72.407$
Rinker 29 QX BR	8,90	2,77	300	49	Fiberglas	83.465$
Rinker 29 QX CC	8,90	2,77	300	46	Fiberglas	86.464$
Rinker Captiva 186 BR	5,76	2,26	135	40	Fiberglas	32.719 $
Rinker Captiva 186 BR Outboard	5,76	2,26	115	40	Fiberglas	33.678 $
Rinker Captiva 186 FS	5,76	2,26	135	40	Fiberglas	34.394 $
Rinker Captiva 186 FS Outboard	5,76	2,26	115	40	Fiberglas	35.685 $
Rinker Captiva 196 BR	6,05	2,40	220	40	Fiberglas	39.550 $
Rinker Captiva 196 BR Outboard	6,05	2,40	150	40	Fiberglas	41.809 $
Rinker Captiva 200 MTX	6,40	2,43	220	46	Fiberglas	41.050 $
Rinker Captiva 216 BR	6,40	2,59	220	49	Fiberglas	48.409 $
Rinker Captiva 220 MTX BR	6,93	2,49	220	46	Fiberglas	43.900 $
Rinker Captiva 220 MTX CC	6,93	2,49	220	46	Fiberglas	44.842 $
Rinker Captiva 236 BR	7,16	2,59	260	49	Fiberglas	53.517 $
Rinker Captiva 236 CC	7,16	2,59	260	49	Fiberglas	58.534 $
Rinker Captiva 246 BR	7,97	2,59	260	49	Fiberglas	69.000 $
Rinker Captiva 246 CC	7,97	2,59	260	49	Fiberglas	72.350 $
Rinker Captiva 276 BR	8,81	2,74	300	49	Fiberglas	85.042 $
Rinker Captiva 276 CC	8,81	2,74	300	49	Fiberglas	87.917 $
Rinker Captiva 296 BR	9,40	2,74	300	49	Fiberglas	110.543 $
Rinker Captiva 296 CC	9,40	2,74	300	46	Fiberglas	113.334 $

Motor dâhil, vergiler hariç, ABD fabrika çıkış.

BURLA A.Ş. 0212.256 49 50 yamaha@burla.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Finnmaster 49 CC	4,85	2,00	50	-	Fiberglas	15.550 €
Finnmaster 62 DC	6,20	2,30	150	-	Fiberglas	37.100 €
Finnmaster 68 DC	6,80	2,41	250	-	Fiberglas	53.500 €

Yamaha dıştan takma motor dahil, vergiler hariç, Türkiye teslim.

DENİZ YATÇILIK 0212.352 65 95 info@denizyatcilik.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Sea Ray 19 SPX	5,99	2,21	135	-	Fiberglas	37.935 $
Sea Ray 240 Sundeck	7,46	2,59	260	-	Fiberglas	86.672 $
Sea Ray 270 Sundeck	8,69	2,74	300	-	Fiberglas	109.770 $
Sea Ray 250 SLX	8,08	2,59	300	-	Fiberglas	116.005 $
Sea Ray 300 SLX	8,99	2,95	380	-	Fiberglas	197.373 $
Sea Ray 350 SLX	10,50	3,20	300	-	Fiberglas	271.927 $
Boston Whaler 130 Super Sport	4,03	1,78	40	-	Fiberglas	19.713 $
Boston Whaler 190 Montauk	5,79	2,43	115	-	Fiberglas	48.800 $
Boston Whaler 230 Vantage	7,06	2,59	225	-	Fiberglas	105.561 $
Boston Whaler 270 Dauntless	8,33	2,74	300	-	Fiberglas	123.502 $
Boston Whaler 250 Outrage	7,40	2,74	300	-	Fiberglas	114.880 $
Boston Whaler 320 Outrage	9,80	3,09	2x250	-	Fiberglas	245.112 $
Boston Whaler 285 Conquest	8,51	2,90	2x225	-	Fiberglas	213.339 $
Boston Whaler 345 Conquest	10,95	3,56	2x250	-	Fiberglas	466.911 $

Vergiler hariç, Türkiye teslim.

ENMA 0252.413 10 59 info@enmamarine.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Enma 490 Nordic	4,90	2	25	-	Fiberglas	*6.200 €
Enma 490 Sport	4,90	2,13	40	-	Fiberglas	*13.500 €
Enma 530 Sport	5,30	2,18	50	-	Fiberglas	*14.250 €
Enma 550 Sport	5,50	2,38	100	-	Fiberglas	*18.500 €
Enma 550 Barracuda	5,50	2,20	60	-	Fiberglas	*16.500 €
Enma 600 Barracuda	6	2,40	100	-	Fiberglas	*21.000 €

**Motor dâhil, vergiler hariç, Marmaris teslim.*

KDE-MARINE 0216.471 08 31 sburnaz@kdemarine.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Crownline 180 BR	5,50	2,33	135	44	Fiberglas	21.800 $
Crownline 19 SS	5,80	2,33	190	52	Fiberglas	26.642 $
Crownline 200 LS	6,30	2,59	220	53	Fiberglas	40.442 $
Crownline 210 LS	6,55	2,59	220	52	Fiberglas	41.417 $
Crownline 21 SS	6,35	2,59	220	53	Fiberglas	41.592 $
Crownline 220 LS	6,81	2,59	260	55	Fiberglas	49.450 $
Crownline 230 LS	7,30	2,59	260	54	Fiberglas	55.992 $
Crownline 23 SS	7,09	2,59	260	54	Fiberglas	56.158 $
Crownline 240 LS	7,62	2,59	260	52	Fiberglas	62.492 $
Crownline 270 BR	8,62	2,59	300	53	Fiberglas	73.825 $
Crownline 300 LS	9,30	2,87	2x260	55	Fiberglas	133.650 $
Crownline 320 LS	9,90	2,95	2x260	53	Fiberglas	137.817 $

Motor dâhil, vergiler hariç, ABD fabrika çıkış.

MARİNA DENİZ ARAÇLARI 0216.336 97 88 marinadeniz@marinadeniz.com.tr

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Chris Craft 20 Lancer	6,15	2,41	220	44,9	Fiberglas	57.539 $
Chris Craft 20 Launch	6,15	2,41	220	47,4	Fiberglas	61.451 $
Chris Craft 20 Silver Bullet	6,15	2,41	270	48,7	Fiberglas	80.830 $
Chris Craft 21 Capri	6,46	2,41	270	48,7	Fiberglas	65.485 $
Chris Craft 21 Carina	6,45	2,41	270	48,7	Fiberglas	71.431 $
Chris Craft 22 Launch	7,14	2,52	300	49	Fiberglas	75.976 $
Chris Craft 22 Corsair	7,14	2,52	300	46,9	Fiberglas	77.951 $
Chris Craft 23 Catalina	7,16	2,54	250	45,2	Fiberglas	92.922 $
Chris Craft 25 Launch	8,16	2,60	300	51	Fiberglas	104.308 $
Chris Craft 25 Corsair	8,16	2,59	300	46	Fiberglas	116.687 $
Chris Craft 26 Catalina	8,08	2,64	250	45,2	Fiberglas	112.332 $
Chris Craft 28 Launch	9	3,05	380	53	Fiberglas	164.863 $
Chris Craft 28 Corsair	9	3,05	380	45	Fiberglas	181.530 $
Chris Craft 29 Catalina	8,90	3,10	2x250	49,5	Fiberglas	189.983 $
Chris Craft 29 Catalina Suntender	8,90	3,10	2x250	49,5	Fiberglas	179.983 $
Chris Craft 32 Corsair	10,44	3,10	2x300	50,1	Fiberglas	239.949 $
Chris Craft 32 Launch	10,44	3,05	2x300	50,1	Fiberglas	205.519 $
Chris Craft 36 Corsair	11,63	3,80	2x420	42	Fiberglas	434.197 $
Chris Craft 36 Launch	11,63	3,80	2x380	41,7	Fiberglas	476.531 $
Chris Craft 34 Catalina	11,15	3,61	2x350	50	Fiberglas	349.990 $
Cobalt Boats 200	6,35	2,54	220	-	Fiberglas	48.077 $
Cobalt Boats 210	6,83	2,59	220	-	Fiberglas	51.095 $
Cobalt Boats 220	6,90	2,59	220	-	Fiberglas	54.313 $
Cobalt Boats R5	7,82	2,59	300	-	Fiberglas	85.920 $
Cobalt Boats 262	8,41	2,59	300	-	Fiberglas	95.275 $
Cobalt Boats 276	8,38	2,59	380	-	Fiberglas	119.612 $
Cobalt Boats 296	9,19	2,90	380	-	Fiberglas	140.888 $
Cobalt Boats 302	9,60	3,02	2x300	-	Fiberglas	186.628 $
Cobalt Boats A25	7,77	2,59	300	-	Fiberglas	95.510 $
Cobalt Boats A28	8,68	2,59	380	-	Fiberglas	128.465 $
Cobalt Boats 243	7,90	2,59	300	-	Fiberglas	87.525 $
Cobalt Boats 273	8,79	2,59	320	-	Fiberglas	124.375 $
Cobalt Boats 336	10,59	3,23	2x300	-	Fiberglas	230.553 $
Cobalt Boats 24 SD	7,47	2,59	300	-	Fiberglas	82.510 $
Cobalt Boats 26 SD	8,38	2,59	300	-	Fiberglas	96.677 $
Targa 23.1	7,66	2,72	225	35	Fiberglas	91.100 €
Targa 25.1	8,38	2,88	225	40	Fiberglas	107.000 €
Targa 27.1	8,90	3,04	260	39	Fiberglas	126.200 €
Targa 32	10,78	3,37	370	44	Fiberglas	225.700 €
Targa 35	11,76	3,50	2x260	44	Fiberglas	305.500 €
Targa 37	12,36	3,50	2x260	38	Fiberglas	325.800 €
Targa 42	14,26	3,95	2x330	39	Fiberglas	478.600 €
Targa 44	14,36	3,95	2x330	39	Fiberglas	478.600 €

Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.

TATARİ YATÇILIK 0532.582 38 00 bulent@tatari.com.tr

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Edgewater 158 cc	4,60	2	-	-	Fiberglas	11.302 $
Edgewater 170 cc	4,80	2,20	-	-	Fiberglas	19.109 $
Edgewater 188 cc	5,70	2,30	-	-	Fiberglas	26.697 $
Edgewater 190IS	5,60	2,60	-	-	Fiberglas	26.363 $
Edgewater 205CX	6,25	2,60	-	-	Fiberglas	43.995 $
Edgewater 208CC	6,25	2,60	-	-	Fiberglas	37.228 $
Edgewater 210IS	6,25	2,60	-	-	Fiberglas	28.340 $
Edgewater 220IS	6,70	2,60	-	-	Fiberglas	33.974 $
Edgewater 228CC	6,85	2,60	-	-	Fiberglas	56.557 $
Edgewater 230CC DİZEL	6,85	2,60	-	-	Fiberglas	93.369 $
Edgewater 245CC	7,50	2,60	-	-	Fiberglas	78.039 $
Edgewater 268CC	8,20	2,90	-	-	Fiberglas	113.248 $
Edgewater 280CC	8,53	2,90	-	-	Fiberglas	135.392 $
Edgewater 280CX	8,53	2,90	-	-	Fiberglas	139.426 $
Edgewater 318CC	9,70	3,10	-	-	Fiberglas	153.422 $
Edgewater 335EX	9,90	3,40	-	-	Fiberglas	318.747 $
Edgewater 388CC	11,50	3,40	-	-	Fiberglas	271.626 $

Motor ve vergiler hariç.

TEZMARİN 0212.256 42 22 info@tezmarin.

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Antares 6	6,50	2,43	115	-	Fiberglas	33.900€
Antares 7 OB	7,48	2,50	175	32	Fiberglas	44.900€
Antares 8 OB	8,23	2,76	200	31	Fiberglas	51.900€
Antares 9	9,00	2,99	400	-	Fiberglas	89.900€
Barracuda 6	6,5	2,4	140	-	Fiberglas	33.900€
Barracuda 7	7,14	2,72	200	35	Fiberglas	50.900€
Barracuda 8	7,14	2,72	300	36	Fiberglas	63.900€
Barracuda 9	8,91	2,96	450	41	Fiberglas	-
Flyer 5.5 Spacedeck	5,26	2,34	140	34	Fiberglas	11.580€
Flyer 5.5 Sundeck	5,26	2,36	140	32	Fiberglas	12.780€
Flyer 6.6 Spacedeck	6,80	2,50	200	41	Fiberglas	18.700€
Flyer 7.7 Spacedeck	7,64	2,66	300	39	Fiberglas	26.110€
Flyer 8.8 Spacedeck	9,00	2,94	500	43	Fiberglas	42.550€

TRIO DENİZ 0216.511 10 00 trio@triodeniz.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Bayliner EL 5	5,41	2,13	-	-	Fiberglas	15.408€
Bayliner EL 6	5,49	2,13	-	-	Fiberglas	17.992€
Bayliner EL 7	6,81	2,59	-	-	Fiberglas	19.877€
Bayliner VR 4	6,20	2,55	-	-	Fiberglas	23.021€
Bayliner VR 5	6,20	2,55	-	-	Fiberglas	25.877€
Bayliner VR 6	6,82	2,55	-	200	Fiberglas	44.136€
Bayliner CC 5	4,93	2,13	-	-	Fiberglas	15.408€
Bayliner CC 6	5,57	2,29	-	-	Fiberglas	19.848€
Bayliner CC 7	5,65	2,35	-	-	Fiberglas	22.321€
Bayliner 742	7,42	2,51	1	250	Fiberglas	57.079€
Bayliner Ciera 8	8,15	2,55	2	250	Fiberglas	100.351€
Bayliner 842	8,88	2,55	2	250	Fiberglas	96.461€
Cap Camarat 4.7 CC	4,65	2,05	-	-	Fiberglas	8.090€
Cap Camarat 5.1 CC	5,15	2,15	-	-	Fiberglas	9.620€
Cap Camarat 5.5 BR	5,48	2,36	-	-	Fiberglas	12.890€
Cap Camarat 5.5 CC	5,48	2,36	-	-	Fiberglas	12.200€
Cap Camarat 5.5 WA	5,48	2,36	-	-	Fiberglas	*12.810€
Cap Camarat 6.5 BR	6,94	2,48	-	-	Fiberglas	18.130€
Cap Camarat 6.5 CC	6,59	2,48	-	-	Fiberglas	18.490€
Cap Camarat 6.5 DC	6,06	2,48	-	-	Fiberglas	23.000€
Cap Camarat 6.5 WA	6,59	2,48	-	-	Fiberglas	20.650€
Cap Camarat 7.5 BR	7,84	2,55	-	-	Fiberglas	25.900€
Cap Camarat 7.5 CC	7,37	2,52	-	-	Fiberglas	24.290€
Cap Camarat 7.5 DC	6,95	2,54	-	-	Fiberglas	29.810€
Cap Camarat 7.5 WA	7,37	2,52	1	-	Fiberglas	28.480€
Cap Camarat 9.0 WA	8,60	2,98	2	-	Fiberglas	47.900€
Cap Camarat 10.5 WA	10,00	3,21	2	-	Fiberglas	75.350 €

Bayliner'lar standart donanımlı ve KDV, ÖTV, vergiler hariç, İstanbul teslim.
**Motor ve vergiler hariç, Fransa teslim.*

Sunseeker

Türkiye

Sunseeker Türkiye ekibi olarak; sizleri 17-25 Şubat tarihlerinde Boat Show Tuzla'da ağırlamaktan kıvanç duyarız.

YURTDIŞINDAKİ (İNGİLTERE / FRANSA / YUNANİSTAN / MISIR / İSPANYA / MALTA...)
SUNSEEKER OFİSLERİNE AİT İKİNCİ EL TEKNELERE DE ULAŞABİLME AYRICALIĞI...



SUNSEEKER 116 YACHT — **2016 Model**
Bağlama Yeri: Türkiye — **Fiyat: 10.800.000 Pound**
2 x 2680 hp MTU — 10+5 kişi / 5+3 kabin



SUNSEEKER PREDATOR 64 SPORTSFLY — **2010 Model**
Bağlama Yeri: Türkiye — **Fiyat: 890.000 Euro**
2 x 1150 hp CAT — 6+1 kişi / 3+1 kabin



SUNSEEKER MANHATTAN 66 — **2005 Model**
Bağlama Yeri: Türkiye — **Fiyat: 595.000 Euro**
2 x 1050 hp MAN — 8+2 kişi / 4+1 kabin



AZIMUT 70 — **2014 Model**
Bağlama Yeri: Türkiye — **Fiyat: 1.590.000 Euro**
2 x 1365 hp MAN — 8+2 kişi / 4+1 kabin



FERRETTI 750 — **2012 Model**
Bağlama Yeri: Türkiye — **Fiyat: 1.840.000 Euro**
2 x 1620 hp MTU — 8+3 kişi / 4+2 kabin



SUNSEEKER PREDATOR 108 — **2008 Model**
Bağlama Yeri: Türkiye — **Fiyat: 2.700.000 Euro**
2 x 2440 hp MTU — 8+4 kişi / 4+2 kabin



CANTIERI DI PISA AKHIR 125 — **2001 Model**
Bağlama Yeri: Türkiye — **Fiyat: 2.650.000 Euro**
2 x 2240 hp MTU — 10+8 kişi / 5+4 kabin

www.sunseekerturkey.com SAYFAMIZI İNCELEYEBİLİRSİNİZ.

Merkez: Haydar Aliyev Cad. No:174/3 Tarabya 34457 İstanbul / Türkiye
Tel: +90 212 257 0030
Bodrum: Palmarina Yalıkavak Bodrum 48990 Muğla / Türkiye
Tel: +90 252 385 31 85
E-mail: sales@sunseekerturkey.com • info@sunseekerturkey.com
www.sunseekerturkey.com

yelkenli katamaranlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
FRANKEN&MEER 0232.716 09 10 - 0216 347 48 19 gena@gena-yacht.com						
Nautitech Open 40	11,98	6,50	1,35	3-4	Fiberglas	280.000 €
Nautitech Open 46	13,71	7,54	1,45	3-4	Fiberglas	389.700 €
Nautitech Open 46 FLY	13,71	7,54	1,45	3-4	Fiberglas	401.900 €
Nautitech 441-442	13,47	6,80	1,20	3-4	Fiberglas	434.200 €
Nautitech 482	15	7,60	1,20	3-4	Fiberglas	545.550 €
Nautitech 541-542	16,30	8,55	1,55	3-4-5	Fiberglas	850.190 €
Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.						
SUNREEF 0252.413 71 16 ali.mutebelli@sunreef.com						
60 Sail	18,30	9,20	1,60	3-5	Fiberglas	1.092.000 €
68 Sail	20,70	10,70	1,60	3-5	Fiberglas	2.394.000 €
74 Sail	23,30	10,10	1,95	3-5	Fiberglas	2.567.300 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.						
TUR MARİN 0212.257 02 03 info@turmarin.com.tr						
F. Pajot New 40	11,73	6,63	1,20	3-4	Fiberglas	253.000 €
F. Pajot Helia 44 Evolution	13,25	7,40	1,15	3-6	Fiberglas	382.660 €

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
F. Pajot Saba 50	14,98	7,99	1,25	4-8	Fiberglas	605.495 €
F. Pajot Ipanema 58	17,02	8,88	1,40	5-8	Fiberglas	1.004.966 €
F. Pajot Victoria 67	20,32	9,50	1,45	5-8	Fiberglas	1.583.880 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.						
TEZMARIN 0212.256 42 22 info@tezmarin.com						
Lagoon 380	11,55	6,53	1,15	3-4	Fiberglas	209.100 €
Lagoon 40	11,74	6,76	1,35	3-4	Fiberglas	255.000 €
Lagoon 42	12,80	7,70	1,25	3-4	Fiberglas	314.100 €
Lagoon 450 S	13,96	7,87	1,30	3-4	Fiberglas	381.200 €
Lagoon 450 F	13,96	7,87	1,30	3-4	Fiberglas	397.550 €
Lagoon 50	14,76	8,1	1,40	3-6	Fiberglas	540.000 €
Lagoon 52 S	15,84	8,74	1,55	3-6	Fiberglas	643.700 €
Lagoon 52 F	15,84	8,74	1,55	3-6	Fiberglas	684.400 €
Lagoon 560	17,07	9,44	1,50	4-5	Fiberglas	920.000 €
Lagoon 620	18,90	10	1,55	4-6	Fiberglas	1.236.200 €
Seventy 7	23,28	11	1,90	3-5	Fiberglas	2.964.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika çıkış.						

yelkenli yatlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
ADT MARINE 0242.259 50 58 yacht@adtmarine.com						
Salona 33	10	3,36	1,50	2	Fiberglas	93.000 €
Salona 35	10,40	3,36	1,50	2	Fiberglas	104.000 €
Salona 38	11,50	3,62	1,75	2-3	Fiberglas	137.000 €
Salona 41	12,50	3,84	1,75	2-3	Fiberglas	153.000 €
Salona 44	13,50	4,19	2,10	3-1	Fiberglas	187.000 €
Salona 60	19,20	5,40	2,70	4	Fiberglas	900.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Türkiye teslim.						
EGEYAT 0216.314 20 35 info@egeyat.com						
Ege 23	7	2,50	0,95	2	Fiberglas	*22.500 €
Ege 26	7,95	2,90	1,50	1+1	Fiberglas	41.000 €
Ege 26 T	8	2,50	1,75	1	Fiberglas	*24.000 €
Ege 30 T	9,15	2,95	1,80	1	Fiberglas	49.000 €
Ege 30	9,35	3,10	1,38	2	Fiberglas	61.000 €
Ege 35	10,35	3,50	1,70	2	Fiberglas	86.000 €
Ege 40	12,30	3,90	2	2-3	Fiberglas	120.000 €
Ege 40 DS	12,30	3,90	1,90	3-4	Fiberglas	142.000 €
Ege 45	13,70	4,20	2,10	3	Fiberglas	170.000 €
Ege 45 DS	13,70	4,20	2,15	3-4	Fiberglas	190.000 €
Ege 50	15,55	4,75	2,20	4	Fiberglas	192.000 €
Ege 50 DS	15,55	4,75	2,20	4-5	Fiberglas	210.000 €
Ege Ketch 52	17,10	4,60	2,30	4	Fiberglas	280.000 €
*Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul teslim. (*Motor hariç)*						
FRANKEN&MEER 0232.716 09 10 - 0216 347 48 19 gena@gena-yacht.com						
Bavaria B/One	7,28	2,49	1,65	1	Fiberglas	20.990 €
Easy 9.7	9,99	3,42	1,95	2	Fiberglas	57.500 €
Bavaria Cruiser 33	9,99	3,42	1,95	2	Fiberglas	75.500 €
Bavaria Cruiser 34	9,99	3,42	1,95	2-3	Fiberglas	78.500 €
Bavaria Cruiser 37	11,30	3,67	1,95	2-3	Fiberglas	104.500 €
Bavaria Cruiser 41	12,35	3,96	2,05	2-3	Fiberglas	139.500 €
Bavaria Cruiser 46	14,27	4,35	2,10	3-4	Fiberglas	177.500 €
Bavaria Cruiser 51	15,57	4,67	2,25	3-4-5	Fiberglas	229.500 €
Bavaria C 57	16,73	5,25	2,52	3-4-5	Fiberglas	374.900 €
Bavaria Vision 42	12,80	4,05	2,07	2	Fiberglas	151.000 €
Bavaria Vision 46	13,99	4,19	2,14	2-3	Fiberglas	187.500 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Almanya teslim.						
GÖZDEM MARIN LTD. ŞTİ. 0538.771 10 91 pelindemirayak@gozdem-marin.com						
TES 28 Magnam	8,69	2,98	-	2	-	60.000 €
TES 32 Dreamer	9,69	2,98	-	2	-	70.000 €
TES 7.20 Cruiser	7,20	2,50	-	2	-	27.500 €
TES 6.78	6.78	2,50	-	2	-	*25.000 €
TES 5.50 Master	5,50	2,50	-	2	-	*23.000 €
*Vergiler hariç İstanbul teslim; *motor ve vergiler hariç Polonya teslim.*						
HNF YATÇILIK 0212.251 83 59 info@hnfyachting.com						
Contest 45CS	13,75	4,10	1,95	-	Fiberglas	514.000 €
Contest 50CS	14,99	4,58	2,15	-	Fiberglas	768.000 €
Contest 57CS	17,23	5,12	2,49	-	Fiberglas	1.200.000 €
Contest 62CS	19,18	5,45	2,65	-	Fiberglas	1.900.000 €
Contest 72CS	21,08	5,70	2,80	-	Fiberglas	3.000.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Hollanda fabrika teslim.						
KDE-MARINE 0216.471 08 31 sburnaz@kdemarine.com						
Mac Gregor 26 M	7,92	2,45	0,25	2	Fiberglas	36.500 $
Motor ve vergiler hariç, İstanbul teslim.						
M.A.T 0232.236 79 90 bilgi@mat.com.tr						
M.A.T 1010 (yeni)	10,15	3,32	2,10	2	Kompozit	110.420 €
M.A.T 1245	12,45	3,75	2,55	3	Kompozit	170.980 €
Motor dâhil, vergiler hariç, İzmir teslim.						
MUTLUTUR YACHTING 0216.305 01 56 info@mutluturyachting.com						
Arion 29 Basic	9	2,98	1,60	2	Fiberglas	40.000 €
Arion 29 Comfort	9	2,98	1,60	2	Fiberglas	55.000 €
Arion 29 Premium	9	2,98	1,60	2	Fiberglas	71.000 €
Skippi 650 Cruiser	6,50	2,48	1,35	1	Fiberglas	16.000 €
Skippi 650 Race	6,50	2,48	1,35	1	Fiberglas	19.500 €
Motor dâhil, vergiler hariç.						
OGEM GROUP 0216.337 98 05 operation@ogemgroup.com						
Harmony 31	9,91	3,34	1,85	2	*VE	68.000 €
Harmony 34	10,61	3,48	1,78	2	*VE	80.714 €

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Harmony 38	11,67	3,83	1,85	2-3	*VE	101.728 €
Harmony 42	12,86	3,99	2,05	3	*VE	129.899 €
Harmony 47	14,39	4,25	2,15	3-4	*VE	160.647 €
Harmony 52	16,09	4,60	2,36	5	*VE	260.305 €
Harmony 16 M	16,30	4,60	2,35	3	*VE	445.000 €
*Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim. (*Vakum enjeksiyon)*						
PRİENE TURİZM YATÇILIK 0216.467 71 00 hallbergrassy@arti-d.com						
Hallberg-Rassy 310	9,50	3,18	1,80	2	CTP	1.365.400 İK
Hallberg-Rassy 342	10,29	3,42	1,82	2	CTP	1.794.200 İK
Hallberg-Rassy 372	11,35	3,60	1,99	2	CTP	2.493.400 İK
Hallberg-Rassy 40 MK II	12,40	3,82	1,99	2	CTP	3.446.400 İK
Hallberg-Rassy 412	12,61	4,11	1,99	2	CTP	3.661.000 İK
Hallberg-Rassy 44	14,45	4,20	2,10	3	CTP	4.599.500 İK
Hallberg-Rassy 48 MK II	14,99	4,50	2,35	3	CTP	6.524.200 İK
Hallberg-Rassy 55	16,74	4,70	2,30	3	CTP	9.200.700 İK
Hallberg-Rassy 64	19,85	5,20	2,50	4	CTP	21.300.400 İK
Motor dâhil, vergiler hariç, İsveç fabrika teslim. (İK: İsveç Kronu)						
SIRENA MARINE 0212.219 74 74 info@sirenamarine.com.tr						
Azuree 33 C	9,99	3,66	1,90	2	Fiberglas	116.000 €
Azuree 41	12,50	3,94	2,60	3	Fiberglas	198.000 €
Azuree 46	13,99	4,25	2,60	3	Fiberglas	289.000 €
Euphoria 54	16,46	4,90	2,40	3	Fiberglas	750.000 €
Euphoria 68	21,04	5,84	-	4	Fiberglas	1.800.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.						
SOLARIS ali@solarisyachts.com						
Solaris 37	11,40	3,85	2,10	2-3	Fiberglas	208.000 €
Solaris 42	12,40	4,00	2,25-2,50	3	Fiberglas	363.000 €
Solaris 47	14,35	4,35	2,60	3	Fiberglas	390.000 €
Solaris 50	15,40	4,55	2,80	3	Fiberglas	480.000 €
Solaris 55	16,20	4,80	2,80	3	Fiberglas	690.000 €
Solaris 58	17,50	5,05	2,80-3,30	3	Fiberglas	952.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.						
TEZMARIN 0212.256 42 22 info@tezmarin.com						
First 20	6,40	2,48	0,70-1,80	1	Fiberglas	22.580 €
First 25	7,90	2,75	0,85-1,85	1	Fiberglas	46.480 €
First 35 Carbon Edition	10,85	3,64	2,20	2	Fiberglas	162.200 €
First 40 Carbon Edition	12,58	3,89	2,45	3	Fiberglas	205.660 €
Oceanis 31	9,66	3,39	1,80	2	Fiberglas	77.900 €
Oceanis 34	10,34	3,65	1,82	2-3	Fiberglas	86.350 €
Oceanis 35.1	10,45	3,72	1,85	2-3	Fiberglas	95.900€
Oceanis 38.1	11,50	3,99	2,08	2-3	Fiberglas	116.900 €
Oceanis 41.1	12,43	4,20	2,18	2-3	Fiberglas	150.600 €
Oceanis 45	13,94	4,50	2,27	2-4	Fiberglas	215.600 €
Oceanis 48	14,60	4,74	2,17	2-5	Fiberglas	265.300 €
Oceanis 51.1	15,94	4,80	2,30	3-4-5	Fiberglas	278.000 €
Oceanis 55.1	16,78	4,96	2,20	3-4	Fiberglas	362.900 €
Oceanis Yacht 62	19,07	5,33	2,90	3	Fiberglas	718.400 €
Sense 51	15,95	4,86	2,20	2-3	Fiberglas	306.000 €
Sense 57	17,78	4,97	2,40	3	Fiberglas	408.900 €
Motor dâhil ve vergiler hariç, fabrika çıkış.						
TOP LEISURE 0252.413 71 16 info@topleisure.net						
Jeanneau S.O. 41 DS	12,34	4	2,10	2	Fiberglas	182.200 €
Jeanneau S.O. 44 DS	13,34	4,24	2,20	2-3	Fiberglas	205.300 €
Jeanneau S.O. 50 DS	15,07	4,49	2,15	2-4	Fiberglas	230.600 €
Jeanneau S.O. 349	10,34	3,44	1,98	2-3	Fiberglas	86.700 €
Jeanneau S.O. 389	11,34	3,76	1,95	2-3	Fiberglas	126.100 €
Jeanneau S.O. 419	12,34	3,99	2,10	2-3	Fiberglas	159.700 €
Jeanneau S.O. 449	13,34	2,24	2,20	2-4	Fiberglas	183.900 €
Jeanneau S.O. 479	14,05	4,49	2,24	3-4	Fiberglas	226.800 €
Jeanneau S.O. 519	15,38	4,69	2,28	3-5	Fiberglas	271.200 €
Jeanneau 54	16,16	4,92	2,24	2-5	Fiberglas	354.500 €
Jeanneau 58	17,78	5	2,50	2-5	Fiberglas	521.000 €
Jeanneau 64	20,10	5,40	2,95	2-6	Fiberglas	946.300 €
Jeanneau Sun Fast 3200	10,10	3,48	1,90	2	Fiberglas	86.200 €
Jeanneau Sun Fast 3600	11,25	3,55	2,13	2	Fiberglas	141.300 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.						

alfabeta marine group

www.alfabeta.com.tr



2. EL YATLAR



Fairline Targa 64 2009



Princess 78 2013



Atlantis 47 HT 2011



Princess 62 2010



Princess 52 2014



Princess 480 1995



Princess 67 2006



Chris Craft Corsair 32 2014



Princess 50 2009



Princess V56 2010



Princess 54 2006



Princess 21M 2007

YENİ YATLAR



Princess S65 2017
CAT (2 x 1150 hp) İngiltere



Princess 82 2017
MTU (2 x 1624 hp) İngiltere



Princess V58 2017
VOLVO (2 x 900 hp) İngiltere

PRINCESS

TIARA YACHTS

ARCADIA YACHTS

Ataköy Marina Park Kat:2 No:204 Sahilyolu, Bakırköy - İSTANBUL Tel : +90 212 661 72 52 - 53 Fax : +90 212 661 72 54
Bodrum Ofis : D-Marin No:33/03-04 Turgutreis - BODRUM Tel : +90 252 382 51 90 Fax : +90 252 382 89 41
info@alfabeta.com.tr - www.alfabeta.com.tr

yelkenli yatlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
TRIO DENİZ				**0216.511 10 00**	**trio@triodeniz.com**	
Hanse 315	9,62	3,35	1,85	2	Fiberglas	70.900 €
Hanse 348	10,40	3,50	1,55	2-3	Fiberglas	93.900 €
Hanse 388	11,40	3,90	2,06	2-3	Fiberglas	117.400 €
Hanse 418	12,40	4,17	2,10	2-3	Fiberglas	148.900 €
Hanse 455	13,95	4,38	2,25	3-4	Fiberglas	187.400 €
Hanse 505	15,30	4,75	2,38	3-4	Fiberglas	257.900 €
Hanse 548	16,22	5,05	2,38	3-4	Fiberglas	356.000 €
Hanse 575	17,15	5,20	2,85	3-5	Fiberglas	379.000 €
Hanse 588	17,20	5,20	2,60	3-5	Fiberglas	416.000 €
Hanse 675	20,95	5,90	3	5	Fiberglas	999.000 €
Moody 41 AC	12,70	4,00	2,00	3	Fiberglas	203.000 €
Moody 45 AC	14,30	4,20	2,20	3	Fiberglas	265.000 €
Moody 45 DS	13,72	4,57	1,99	3	Fiberglas	392.000 €
Moody 54 DS	17,15	5,20	2,60	3	Fiberglas	627.000 €
Dehler 29	8,75	2,99	1,58	2	Fiberglas	67.900 €
Dehler 32	9,80	3,25	1,74	2	Fiberglas	93.900 €
Dehler 34	10,70	3,60	1,95	2	Fiberglas	112.500 €
Dehler 38	11,70	3,75	2,00	2-3	Fiberglas	147.900 €
Dehler 42	12,84	3,91	2,15	2-3	Fiberglas	183.900 €
Dehler 46	14,40	4,35	2,25	3	Fiberglas	253.900€

Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
TUR MARİN				**0212.257 02 03**	**info@turmarin.com.tr**	
Dufour 36 Performance	10,99	3,61	2,20	2-3	Fiberglas	128.979 €
Dufour 40E Performance	12,35	3,89	2,10	2-3	Fiberglas	166.459 €
Dufour 45E Performance	13,95	4,30	1,95	3-4	Fiberglas	245.863 €
Dufour 310 GL	9,67	3,20	1,90	2	Fiberglas	76.380 €
Dufour 350 GL	10,28	3,54	1,90	2-3	Fiberglas	91.566 €
Dufour 382 GL	11,23	3,88	1,90	2-3	Fiberglas	118.450 €
Dufour 412 GL	12,35	4,20	2,10	2-3	Fiberglas	154.460 €
Dufour 460 GL	14,15	4,5	2,20	3-4	Fiberglas	206.075 €
Dufour 512 GL	15,1	4,80	2,30	3-4-5	Fiberglas	274.393 €
Dufour 560 GL	17,15	5,05	2,50	3-4-5	Fiberglas	376.900 €
Dufour 56 Exclusive	17,15	5,05	2,50	3-4-5	Fiberglas	389,141 €
Dufour 63 Exclusive	18,3	5,48	2,50	3-4-5-6	Fiberglas	895.000 €
Fountaine Pajot Lucia 40	11,73	6,63	1,2	3-4	Fiberglas	260.350 €
Fountaine Pajot Helia 44 E.	13,25	7,4	1,15	3-4-5-6	Fiberglas	384.500 €
Fountaine Pajot NEW 47	13,94	7,7	1,3	3-4-5-6	Fiberglas	440.000 €
Fountaine Pajot Saba 50	14,98	7,99	1,25	4-5-6-7-8	Fiberglas	616.000 €
Fountaine Pajot Ipanema 58	17,02	8,88	1,4	4-5-6-7-8	Fiberglas	1.018.000 €
Fountaine Pajot Victoria 67	20,32	9,5	1,45	4-5-6-7-8	Fiberglas	1.583.880 €

Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.

şişme botlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	TAŞIMA (KG)/ KİŞİ KAPASİTESİ	MOTOR GÜCÜ (BG)	MALZEME TABAN/GÖVDE	FİYAT
ADT MARINE				**0242.259 50 58**	**yacht@adtmarine.com**	
Marlin 17 FB	5,50	2,28	-/-	90	Fiberglas	27.000 €
Marlin 20 FB	6,60	2,50	-/-	140	Fiberglas	38.000 €
Marlin 23 FB	8	2,92	-/-	200	Fiberglas	52.000 €
Marlin 26 FB	8,93	2,95	-/-	250	Fiberglas	68.000 €
Marlin 17 EFB	5,95	2,28	-/-	135	Fiberglas	35.000 €
Marlin 23 EFB	8,50	2,92	-/-	260	Fiberglas	75.000 €
Marlin 26 EFB	9,46	2,95	-/-	260	Fiberglas	80.000 €
Marlin 34 Fuori	11,30	3,66	-/-	2x250	Fiberglas	135.000 €
Marlin 38	11,60	3,66	-/-	2x260	Fiberglas	180.000 €
Marlin 540 FB Dynamic	5,40	2,36	-/-	70	Fiberglas	24.000 €
Marlin 630	6,30	2,56	-/-	90	Fiberglas	27.000 €
Marlin 790	7,90	3,07	-/-	225	Fiberglas	45.000 €

Vergiler hariç, Türkiye teslim.

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	TAŞIMA (KG)/ KİŞİ KAPASİTESİ	MOTOR GÜCÜ (BG)	MALZEME TABAN/GÖVDE	FİYAT
BLUES YACHTING				**0252.645 13 54**	**info@bluesyachting.com**	
Novurania 335 DL	3,40	1.60	-/5	30	P/H	16.500 $
Novurania 340 DL	3,40	1	500/5	30	P/H	*15.700 $
Novurania 360 DL	3,60	1,70	500/6	40	P/H	*17.900 $
Novurania 400 DL	4,09	1,84	600/6	50	P/H	*20.200 $
Novurania 430 DL	4,30	1,90	600/7	70	P/H	*22.600 $
Novurania 460 DL	4,60	2,25	690/8	100	P/H	*29.700 $
Novurania 550 DL	5,50	2,33	1302/9	115	P/H	*35.500 $
Novurania 650 DL	6,50	2,70	-/13	250	P/H	69.000 $
Novurania Equator 500 LP	5	2,10	907/8	200	P/H	*85.176 $
Novurania Equator 540 LP	5,40	2,10	997/10	200	P/H	*86.268 $
Novurania 360 ST	3,60	1,70	-/6	40	P/H	17.400 $
Surmarine ST 480 Prestige	4,75	2,14	-/8	80	P/H	17.550 €
Surmarine ST 430 Prestige	4,30	2,14	-/7	60	P/H	15.200 €
Surmarine ST 370 Prestige	3,70	1,77	-/6	30	P/H	11.100 €
Surmarine ST 350 Prestige	3,50	1,77	-/6	25	P/H	10.300 €
Surmarine ST 330 Classic	3,26	1,70	-/5	25	P/H	8.450 €
Surmarine ST 310 Classic	3,10	1,70	-/5	20	P/H	7.800 €
Surmarine ST 290 Classic	2,95	1,63	-/5	20	P/H	6.950 €
Surmarine ST 280 Classic	2,81	1,57	-/4	15	P/H	6.400 €
Surmarine ST 270 Rider	2,75	1,57	-/4	10	P/H	5.550 €
Surmarine ST 260 Classic	2,65	1,57	-/4	10	P/H	5.950 €
Surmarine ST 250 Rider	2,58	1,57	-/4	10	P/H	5.100 €
Surmarine ET 400	3,95	1,75	-/7	40	P/H	4.950 €
Surmarine ET 370	3,70	1,70	-/6	25	P/H	4.650 €
Surmarine ET 320	3,20	1,68	-/5	20	P/H	4.150 €
Surmarine ET 290	2,90	1,55	-/4	15	P/H	3.450 €
Surmarine ET 270	2,70	1,55	-/4	15	P/H	3.150 €
Surmarine LT 270	2,70	1,50	-/4	6	P/H	2.300 €
Surmarine LT 240	2,40	1,50	-/4	6	P/H	2.200 €
Surmarine SR 480	4,88	2,15	-/7	40	P/H	*15.600 €
Surmarine ST 410	4,05	1,75	-/5	40	P/H	*11.900 €
Surmarine ST 380	3,80	1,70	-/5	30	P/H	*10.400 €
Surmarine ST 350	3,50	1,70	-/5	25	P/H	*9.700 €
Surmarine ST 320	3,26	1,68	-/5	25	P/H	*7.900 €
Surmarine ST 300	3,06	1,68	-/5	20	P/H	*7.100 €
Surmarine ST 290	2,95	1,56	-/4	20	P/H	*6.300 €
Surmarine ST 280	2,80	1,50	-/4	15	P/H	*5.850 €
Surmarine ST 260	2,65	1,50	-/4	10	P/H	*5.350 €

**Motor ve vergiler hariç, İstanbul teslim.*

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	TAŞIMA (KG)/ KİŞİ KAPASİTESİ	MOTOR GÜCÜ (BG)	MALZEME TABAN/GÖVDE	FİYAT
BURLA A.Ş.				**0212.256 49 50**	**yamaha@burla.com**	
Alson Flash 200	2,20	1,49	-/-	6	F/H	2.325 €
Alson Flash 240	2,40	1,49	-/-	7	F/H	2.500 €
Alson Flash 320	3,06	1,53	-/4	15	F/H	3.000 €
Alson Flash 380	3,77	1,70	-/6	35	F/H	4.200 €
Alson Flash 430	4,30	1,86	-/6	53	F/H	5.700 €
Alson Flash 486	4,86	2,13	-	-	F/H	10.700 €
Alson Flash 510	5,13	2,20	-/9	100	F/H	15.700 €
Alson Flash 600	6	2,48	-/12	100-150	F/H	*23.500 €
Alson Flash 640	6,40	2,75	-/12	175	F/H	24.700 €
Alson Flash 660	6,60	2,48	-	-	F/H	29.000 €
Alson Flash 680	6,80	3,05	-/12	200	F/H	32.700 €
Alson Flash 750	7,49	2,94	-/16	2x135	F/H	38.500 €
Alson Flash 750 efb	7,80	2,94	-/16	2x135	F/H	41.300 €
Alson Flash 880	8,90	3,10	-/16	500	F/H	46.800 €
Alson Charme 32	9,80	3,22	-/16	-	F/H	73.900 €
Alson Charme 43 Open	12,98	3,60	-/14	-	F/H	131.900 €
Alson Charme 43 Cabin	12,98	3,60	-/14	-	F/H	127.000 €
Yamax 360 RIB Konsol	3,60	-	-/6	25	F/H	*3.135 $
Yamax 390 RIB Konsol	3,90	-	-/7	30	F/H	*3.770 $
Yamax 420 RIB Konsol	4,20	-	-/8	40	F/H	*4.550 $
Yamax 480 RIB Konsol	4,80	-	-/9	50	F/H	*6.850 $
Yamax 525 RIB Konsol	5,25	-	-/10	60	F/H	*9.830 $

*Motor ve vergiler hariç, İtalya; *vergiler hariç,*

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	TAŞIMA (KG)/ KİŞİ KAPASİTESİ	MOTOR GÜCÜ (BG)	MALZEME TABAN/GÖVDE	FİYAT
BORANOVA DENİZCİLİK TİC. LTD.ŞTİ.				**0212.287 27 02**	**info@boranova.com.tr**	
Northstar Top Line 720 RS	7,50	2,76	1620/16	250	P/H	29.550 €
Northstar Top Line 910 RS	9,25	3,06	900/10	500	P/H	73.800 €
Northstar Top Line 880 SC	9,10	2,98	900/10	600	P/H	80.000 €

**Motor ve vergiler hariç, fabrika (İzmir-Torbalı) teslim.*

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	TAŞIMA (KG)/ KİŞİ KAPASİTESİ	MOTOR GÜCÜ (BG)	MALZEME TABAN/GÖVDE	FİYAT
ENMA				**0252.413 10 59**	**info@enmamarine.com**	
Enma 490 GT Deluxe	4,90	2,35	-	60	Vinilester	*24.000 €
Selva GT 340	3,35	1,73	-	40	Polyester	*12.500 €
Selva GT 400	3,96	1,85	-	60	Polyester	*15.260 €

**Motor dâhil, vergiler hariç, İzmir teslim.*

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	TAŞIMA (KG)/ KİŞİ KAPASİTESİ	MOTOR GÜCÜ (BG)	MALZEME TABAN/GÖVDE	FİYAT
FRANKEN&MEER			**0232.716 09 10 - 0216 347 48 19**		**gena@gena-yacht.com**	
Tempest 44	13,10	3,96	-/18	-	-	234.000 €
Tempest Top 1000 WA	10,60	3,35	-/18	-	-	87.100 €
Tempest Top 1000 Sun	9,62	3,35	-/22	-	-	77.100 €
Tempest Top 900 WA	9,30	3,26	-/18	-	-	66.500 €
Tempest Top 900 Sun	9,55	3,26	-/22	-	-	44.100 €
Tempest Top 850 WA	8,85	3,28	-/16	-	-	68.900 €
Tempest Top 850 Sun	8,50	3,25	-/18	-	-	57.100 €
Tempest Top 770 WA	7,70	2,98	-/18	-	-	47.750 €
Tempest Top 770 Sun	7,75	2,97	-/24	-	-	38.300 €
Tempest Top 700 Sun	7,15	2,85	-/16	-	-	30.200 €
Tempest Top 650	6,50	2,67	-/12	-	-	22.800 €
Tempest Top 626	6,25	2,65	-/12	-	-	20.350 €
Tempest Top 600	5,92	2,50	-/12	-	-	18.300 €
Tempest Top 570	5,66	2,61	-/10	-	-	16.500 €
Tempest Top 530	5,32	2,27	-/9	-	-	13.250 €
Tempest Top 470	4,70	2,13	-/7	-	-	9.950 €
Tempest Top 430	4,20	2,03	-/6	-	-	7.800 €

Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	TAŞIMA (KG)/ KİŞİ KAPASİTESİ	MOTOR GÜCÜ (BG)	MALZEME TABAN/GÖVDE	FİYAT
KARİNA YACHT				**0212.560 40 04**	**info@karina.com.tr**	
Williams 280 Minijet	2,78	1,55	-	45	-	15.200 £
Williams 285 Turbojet	2,90	1,69	-	80	-	20.100 £
Williams 325 Turbojet	3,30	1,72	-	80	-	21.600 £
Williams 385 Turbojet	3,82	1,76	-	100	-	25.300 £
Williams 445 Turbojet	4,54	1,93	-	100	-	29.100 £
Williams 505 Dieseljet	5,01	2,01	-	110	-	52.900 £
Williams 625 Dieseljet	6,31	2,40	-	150	-	76.900 £
Williams 400 Sporjet	4,09	2,01	-	125	-	32.300 £
Williams 520 Sporjet	5,20	2,01	-	150	-	38.400 £

Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	TAŞIMA (KG)/ KİŞİ KAPASİTESİ	MOTOR GÜCÜ (BG)	MALZEME TABAN/GÖVDE	FİYAT
TUR MARİN				**0212.257 02 03**	**info@turmarin.com.tr**	
SACS S490	5	2,13	-/7	-	CTP/H	12.450 €
SACS S530	5,35	2,33	-/8	-	CTP/H	15.500 €
SACS S590	5,90	2,58	-/10	-	CTP/H	22.200 €
SACS S640	6,38	2,47	-/14	-	CTP/H	25.950 €
SACS S680	8,89	2,79	-/16	-	CTP/H	28.100 €
SACS S780	7,80	3,06	-/20	-	CTP/H	41.715 €
SACS S870	8,75	3,08	-/22	-	CTP/H	53.500 €
SACS Strider 8	8,43	3,10	-/16	-	CTP/H	52.700 €
SACS Strider 9	9,20	3,10	-/16	-	CTP/H	74.700 €
SACS Strider 11	11	3,73	-/14	-	CTP/H	131.900 €
SACS Stratos 12	12,50	3,69	-/12	-	CTP/H	148.050 €
SACS Strider 13	13,35	3,83	-/15	-	CTP/H	190.150 €
SACS Strider Esse R	12,30	3,60	-/-	-	CTP/H	275.000 €
SACS Strider Gran Coupe	13,01	3,83	-/-	-	CTP/H	459.150 €
SACS Strider Gran Turismo	15,09	4,50	-/-	-	CTP/H	460.300 €
SACS Indaco	15,32	4,85	-/-	-	CTP/H	757.000 €
SACS Strider Zeta R	17,11	5,16	-/-	-	CTP/H	1.060.000 €
SACS Abarth 695 Ferrari	3,26	1,70	-/4	-	CTP/H	33.000 €
SACS Jaguar XT8	8,43	3,18	-/16	-	CTP/H	61.930 €
SACS Abarth Derivazione	9,30	3,10	-/-	-	CTP/H	89.700 €

Motor ve vergiler hariç, İtalya teslim.

● *YATMARKET sayfalarında yer alan bilgiler, firmalara aittir. Lütfen, ilgilendiğiniz tekne için firmayı arayınız.*

Hayallerinize devletten tam yol ileri !

ÖTV "0" KDV %1

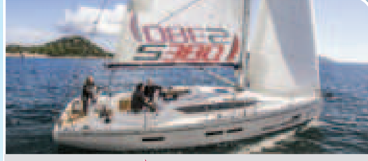

MARQUIS — Marquis 720 Fly Bridge

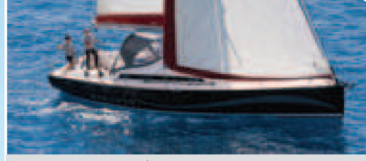

MARQUIS — Marquis 660 SY


CARVER YACHTS — Carver C43 Coupe


CARVER YACHTS — Carver C34 Command Bridge


salona — Salona S35


salona — Salona S380


salona — Salona S41

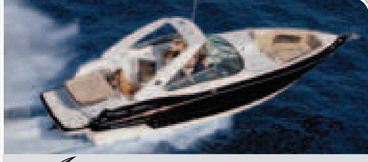

salona — Salona S650


MONTEREY BOATS — Monterey 360 SC


MONTEREY BOATS — Monterey 355 SY


MONTEREY BOATS — Monterey 295 SY


MONTEREY BOATS — Monterey M6


MONTEREY BOATS — Monterey 328 SS


MONTEREY BOATS — Monterey 278 SS


MONTEREY BOATS — Monterey 378 SE


MONTEREY BOATS — Monterey 238 SURF


MONTEREY BOATS — Monterey 224 FS

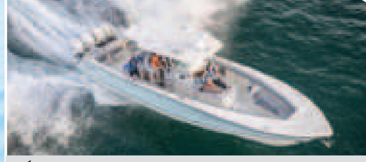

TAHOE — Tahoe 700


Sun TRACKER — Sun Tracker 24 XP3


MOOMBA TOURNAMENT INBOARD BOATS — Moomba Mojo

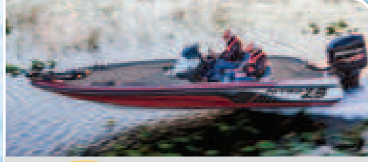

MAKO — Mako 284 CC


MAKO — Mako 334 CC Sport Fishing Edition


MAKO — Mako 414 CC Bluewater Family Edition


REGENCY — 254 LE3 Sport


TRACKER boats — Tracker Boats Pro 175


NITRO — Nitro Z9


STARFISHER — Starfisher ST34 Fly


STARFISHER — Starfisher 830 OBS Cabin


STARFISHER — Starfisher ST860


STARFISHER — Starfisher ST790 OBS


MARLIN — Marlin 372


MARLIN — Marlin 24 SR

nareks ajans

strong wind of Turkey

ADT MARINE GROUP
TÜRKİYE GENEL DİSTRİBÜTÖRÜ
www.adtmarine.com
444 7 238 (DAHİLİ:5)

AKINLAR SPOR MLZ. YAT ve DENİZ ARAÇ SAN.TİC.LTD.ŞTİ.
MARINE PLAZA Antalya Serbest Bölge 1.Cad. 4. Sok. N Ada Asbaş 2. Deposu 07070 ANTALYA / TURKEY • Tel: +90 (242) 259 41 74 / +90 (242) 259 41 54 • Fax:+90 (242) 259 47 87
+90 (543) 961 72 69 / +90 (544) 545 43 35


OMEGA
Seamaster
CO-AXIAL
MASTER CHRONOMETER
600m / 2000ft

